burckhardt

Regula Hinderling

Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht, Band IV, Verkehrsrecht
(Hrsg. Georg Müller), 2008, S. 69 ff.

Transportrecht

Basel
burckhardt AG
Steinentorstrasse 23,
Postfach 258,
CH-4010 Basel

Zürich
burckhardt AG
Usteristrasse 12,
Postfach 1172,
CH-8021 Zürich

burckhardtlaw.com

Koller · Müller · Tanquerel · Zimmerli

Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht

Band IV

Verkehrsrecht

Georg Müller (Hrsg.)

B

Transportrecht

Felix Uhlmann/Regula Hinderling

Inhaltsverzeichnis

Literaturverzeichnis 71
Materialienverzeichnis 74

Erstes Kapitel:
Grundbegriffe 77
§ 1 Öffentlicher und privater Verkehr 77
§ 2 Personen- und Gütertransport 78
§ 3 Regelmässige und gewerbsmässige Beförderung 79

Zweites Kapitel:
Personentransporte 81
§ 4 Rechtliche Grundlagen 81
I. Binnentransporte 81
II. Grenzüberschreitende Transporte 82
§ 5 Konzessionierung 83
I. Personenbeförderungsregal 83
II. Konzessionierung und Bewilligung 84
§ 6 Transportvertrag 87
§ 7 Haftung und Rechtsschutz 88
I. Vorbemerkungen und Haftungsgrundlagen 88
II. Haftungsumfang 89
1. Personenschäden 89
2. Sachschäden 90
3. Verspätungsschäden 90
III. Gerichtsbarkeit 91

Drittes Kapitel:
Gütertransporte 92
§ 8 Konzessionierung und Bewilligungen 92
§ 9 Rechtliche Grundlagen 93
I. Binnentransporte 93
II. Grenzüberschreitende Transporte 93
III. Multimodaltransporte 94
§ 10 Transportverträge 95
I. Vorbemerkungen 95
II. Frachtvertrag und Abgrenzungen 96
III. Vertragsschluss 97
IV. Vertragsparteien 98
V. Transportpapiere 99
VI. Gefahrguttransporte 100

§ 11 Haftung und Rechtsschutz 101
I. Vorbemerkungen 101
II. Güter- und Verspätungsschäden 101
III. Haftungslimiten 102
IV. Anzeigepflichten und Verjährung 103
V. Gerichtsbarkeit und Gerichtsstand 104

Literaturverzeichnis

BIDINGER HELMUT/BIDINGER RITA/MÜLLER-BIDINGER RALPH, Personenbeförderungsrecht, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, 2. Aufl., Berlin 2006

BUCHER OLIVER, Open Access im Schienenverkehr – Eine Auslegeordnung der rechtlichen Rahmenbedingungen der Schweiz mit einem Überblick über die Regelung in der EU, Diss. Zürich 2006

DREWS KAI HOLGER, Zum anwendbaren Recht beim multimodalen Transport, TranspR 1–2003, S. 12 ff.

ERBE STEPHAN/SCHLIENGER PHILIPP, Der Multimodal-Vertrag im schweizerischen Recht, TranspR 11/12–2006, S. 421 ff.

FLÜCKIGER ALEXANDRE, Le développement durable en droit constitutionnel suisse, URP 2006, S. 471 ff.

FREMUTH FRITZ/THUME KARL-HEINZ, Kommentar zum Transportrecht, Heidelberg 2000

FRIEDLI MAX, Das Abkommen über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse: eine politische Würdigung, in: Daniel Felder/Christine Kaddous (Hrsg.), Bilaterale Abkommen Schweiz – EU (erste Analysen), Basel/Genf/München 2001, S. 481 ff.

GASKELL NICHOLAS/BAATZ YVONNE, N 1.6.0–1.16.18.2, in: David Yates (Hrsg.), Contracts for the Carriage of Goods, London 1993–2000

GAUTSCHI GEORG, zu Art. 447, in: H. Becker, Berner Kommentar zum Obligationenrecht, 2. Aufl., Bern 1962 *(zit. BK-Gautschi)*

HAAK KRIJN/MIRIAN HOEKS, Intermodal Transport Under Unimodal Arrangements, TranspR 3–2005, S. 89 ff.

HANSLIK FLORIAN, Aspekte des europäischen Strassengüterverkehrsrechts am Beispiel der Schweiz und Österreichs, Diss. Zürich 2007

HEINZE CHRISTIAN, Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Handkommentar, Baden-Baden 2007

HERBER ROLF, Neue Entwicklungen im Recht des Multimodaltransports, TranspR 11/12–2006, S. 435 ff.

HERBER ROLF/PIPER HENNING, CMR: Internationales Strassentransportrecht: Kommentar; mit Anhang Innerstaatliches Strassentransportrecht europäischer Staaten, München 1996

HIGGS ANDREW/HUMPHREYS GORDON, N 1.7.1–1.7.5.1 in: David Yates (Hrsg.), Contracts for the Carriage of Goods, London 1993–2000

HUGUENIN CLAIRE, Obligationenrecht, Besonderer Teil, Zürich 2004

KELLER ALFRED, Haftpflichtrecht, Bd. I, 6. Aufl., Bern 2002

KOLLER INGO, Transportrecht, 5. Aufl., München 2004
– Quantum Corporation Inc. v. Plane Trucking Limited und die Anwendbarkeit der CMR auf die Beförderung mit verschiedenartigen Transportmitteln, TranspR 2–2003, S. 45 ff. *(zit. TranspR 2–2003)*

KRAMER ERNST A., Allgemeine Einleitung in das Schweizerische Obligationenrecht und Kommentar zu Art. 1–18 OR, in: Arthur Meier-Hayoz (Hrsg.), Berner Kommentar zum Obligationenrecht, 3. Aufl., Bern 1986 *(zit. BK-Kramer)*

MARTENET VINCENT, La notion de service public en droit suisse, in: Thierry Tanquerel/François Bellanger (Hrsg.), Le service public, Genf/Zürich/Basel 2006, S. 9 ff.

MONTANARO GIOVANNA, Die Haftung des Spediteurs für Schäden an Gütern, unter besonderer Berücksichtigung des Lufttransportes und der Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteurverbandes (AB SSV), Diss. Zürich 2001

PRÊTRE ALAIN, Eisenbahnverkehr als Ordnungs- und Gestaltungsaufgabe des jungen Bundesstaates: zugleich eine historisch-kritische Analyse der Rechtsentstehung im Bereich technischer Innovation, Freiburg 2002

PUTTFARKEN HANS-JÜRGEN, Seehandelsrecht, Heidelberg 1997

REY HEINZ, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, 3. Aufl., Zürich 2003–2005

SCHWENZER INGEBORG, Obligationenrecht, Allgemeiner Teil, 4. Aufl., Bern 2006

SHARIATMADARI SEYED HESAMEDDIN, Die internationale Zuständigkeit bei Nichteinlassung des Beklagten zur Sache und die Einrede der Rechtshängigkeit bei negativer Feststellungsklage im Rahmen des Art. 31 CMR im Lichte der neueren Rechsprechung des EuGH und des BGH, TranspR 3–2006, S. 105 ff.

SOLLBERGER KASPAR, Konvergenzen und Divergenzen im Landverkehrsrecht der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz, Diss. Freiburg 2003

SOLLBERGER KASPAR/EPINEY ASTRID, Verkehrspolitische Gestaltungsspielräume der Schweiz auf der Grundlage des Landverkehrsabkommens, Bern 2001

SPERA KURT, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, Wien 1991

STAEHELIN ERNST, in: Heinrich Honsell/Nedim Peter Vogt/Wolfgang Wiegand (Hrsg.), Basler Kommentar zum Obligationenrecht, 4. Aufl., Basel/Bern/Zürich 2007 *(zit. BSK OR I-Staehelin)*

TERCIER PIERRE, Les contrats spéciaux, 3. Aufl., Zürich 2003

TODD PAUL, N 1.1.–1.5.3.7, in: David Yates (Hrsg.), Contracts for the Carriage of Goods, London 1993–2000

TUMA OTMAR J., Der Verschuldensgrad des Art. 29 CMR, TranspR 7–2007, S. 333 ff.

VON ZIEGLER ALEXANDER, Verjährung und Verwirkung im schweizerischen Seefrachtrecht, in: Alexander von Ziegler/Thomas Burckhardt (Hrsg.), Festschrift für Walter Müller, Internationales Recht auf See und Binnengewässern, Zürich 1993 (*zit. Verjährung*)

- Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht, Zürich/Basel/Genf 2002 *(zit. Seefrachtrecht)*
- Transportverträge und ihre Einbettung in die Mechanik des internationalen Handels, in: Oliver Arter (Hrsg.), Vertriebsverträge, Bern 2007, S. 251 ff. *(zit. Transportverträge)*

VON ZIEGLER ALEXANDER/MONTANARO GIOVANNA, in: Marc Amstutz/Peter Breitschmid et al. (Hrsg.), Handkommentar zum Schweizer Privatrecht, Zürich 2007 (*zit. Handkommentar Privatrecht*)

- in: Jolanta Kren Kostkiewicz/Urs Bertschinger/Peter Breitschmid/Ivo Schwander (Hrsg.) Handkommentar zum Schweizerischen Obligationenrecht, Zürich 2002

Materialienverzeichnis

ARE/UVEK (Hrsg.), Raumentwicklungsbericht 2005 *(zit. Raumentwicklungsbericht 2005)*

ARE/UVEK (Hrsg.), Ziel- und Indikatorensystem nachhaltiger Verkehr UVEK, Bern 2001 *(zit. Ziel- und Indikatorensystem)*

BUNDESAMT FÜR JUSTIZ, Rechtliche Zulässigkeit der Auslagerung eines Geschäftsbereichs der Schweizerischen Post (Personenverkehr) in eine Konzerngesellschaft (PostAuto Schweiz AG), Gutachten vom 6. Juni 2006, VPB 70.86 *(zit. Gutachten Postauto Schweiz AG)*

BAV, Modal Split-Ziele in der schweizerischen Verkehrspolitik, Schlussbericht vom 28. Februar 2003, Bern 2003 *(zit. Modal Split-Ziele)*
- Evaluation Bestellverfahren im kombinierten Verkehr, Schlussbericht vom 13. Oktober 2006 *(zit. Evaluation Bestellverfahren)*
- Leitfaden Ausschreibung von Personentransportleistungen im öffentlichen Verkehr (Busbereich), Version vom 1. Juli 2007 *(zit. Leitfaden Ausschreibung)*

BAV/VERBAND ÖFFENTLICHER VERKEHR VÖV/SBB/BLS LÖTSCHBERG-BAHN AG (Hrsg.) (Autoren: PETER MARTIN/MAIBACH MARKUS/SUTTER DANIEL), Volkswirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, Bern 2004

Bericht des Bundesrates «Strategie nachhaltige Entwicklung 2002» vom 27. März 2002 (BBl 2002, 3946 ff.) *(zit. Strategiebericht 2002)*

Bericht des Bundesrates «Grundversorgung in der Infrastruktur (Service public)» vom 23. Juni 2004 (BBl 2004, 4569 ff.) *(zit. Bericht Grundversorgung)*

Bericht des Bundesrates zur Auslagerung und Steuerung von Bundesaufgaben vom 13. September 2006 (BBl 2006 8233 ff.) *(zit. Corporate-Governance-Bericht)*

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr vom 16. April 1969 (BBl 1969 I 773 ff.) *(zit. Botschaft CMR)*

Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik (Teilrevision der Bundesverfassung) vom 20. Dezember 1982 (BBl 1983 I 941 ff.) *(zit. Botschaft koordinierte Verkehrspolitik)*

Botschaft über Transporte des öffentlichen Verkehrs vom 23. Februar 1983 (BBl 1983 II 167 ff.) *(zit. Botschaft Transportgesetz)*

Botschaft über die Revision des Eisenbahngesetzes vom 17. November 1993 betreffend Abgeltung und Finanzhilfen für den Regionalverkehr (BBl 1994 I 497 ff.)

Botschaft zur Bahnreform vom 13. November 1996 (BBl 1997 I 909 ff.) *(zit. Botschaft zur Bahnreform 1)*

Botschaft zu einem Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung der Plangenehmigungsverfahren vom 25. Februar 1998 (BBl 1998 III 2591 ff.)

Botschaft zum Postgesetz vom 10. Juni 1996 (BBl 1996 III 1292) *(zit. Botschaft Postgesetz)*

Botschaft zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA) vom 14. November 2001 (BBl 2002 2291 ff.) *(zit. Botschaft NFA)*

Botschaft zur Bahnreform 2 vom 23. Februar 2005 (BBl 2005 2415 ff.) (zit. *Botschaft zur Bahnreform 2)*

Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz (Infrastrukturfonds) vom 2. Dezember 2005 (BBl 2006 763 ff.) *(zit. Botschaft IANG)*

Botschaft zur Güterverkehrsvorlage vom 8. Juni 2007 (BBl 2007 4377 ff.) *(zit. Botschaft Güterverkehrsvorlage)*

UVEK (Hrsg.), Sachplan Verkehr, Teil Programm, Bern 2006 *(zit. Sachplan Verkehr)*

– (Hrsg.), Sachplan Verkehr, Erläuterungen, Bern 2006 *(zit. Erläuterungen zum Sachplan Verkehr)*

Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr) vom 9. März 2007 (BBl 2007 2681 ff.) *(zit. Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2)*

Erstes Kapitel
Grundbegriffe

§ 1 Öffentlicher und privater Verkehr

Öffentlicher Verkehr (ÖV) bezeichnet Verkehrsdienstleistungen, welche im Voraus hinsichtlich Zeit (Fahrplan) und Preis (Tarif) festgelegt sind, jedermann offen stehen und den Transport von Personen und Gütern auf Strasse, Schiene oder mit andern Verkehrsträgern betreffen. Solche Verkehrsdienstleistungen werden in der Regel von konzessionierten Unternehmen angeboten.[1] 1
Teilweise wird unter dem öffentlichen Verkehr nur die *regelmässige Personenbeförderung* verstanden. In diesem Fall kann vom öffentlichen Verkehr im engeren Sinn gesprochen werden.[2]

Der Begriff des öffentlichen Verkehrs ist kein fester verfassungsrechtlicher oder gesetzlicher Ausdruck.[3] Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Zurechnung zum öffentlichen Verkehr ohne juristische Bedeutung ist. So verneinte etwa das Bundesgericht in BGE 130 III 571 ff., E. 2.2, S. 573 f. die Haftung des Betreibers einer Rodelbahn nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz mit folgender Begründung: 2

«Ob aus dieser Unmöglichkeit der Richtungsänderung auf das Vorliegen einer Eisenbahn geschlossen werden kann, ist zweifelhaft; diese Frage kann indes offen bleiben. Von entscheidender Bedeutung ist vielmehr, dass die Rodelbahn nicht dem öffentlichen Verkehr dient. Eine Rodelbahn ist am ehesten vergleichbar mit einer Sportanlage wie eine (Winter-)Bobbahn oder einer Anlage in einem Vergnügungspark, welche nicht unter das Eisenbahnhaftpflichtgesetz fallen (...)»

Die Gesamtheit der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen kann als «Service Public» im Verkehrsbereich verstanden werden. Der Service Public umfasst die politisch definierte Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsdienstleistungen.[4] 3

Der Privatverkehr (oder Individualverkehr) wird in der Regel komplementär zum öffentlichen Verkehr definiert, d.h., dass dem Privatverkehr alle Transportarten zugerechnet werden, welche nicht öffentlichen Verkehr darstellen.[5] Die Verteilung des Ver- 4

---

1 Vgl. in diesem Band Griffel, Verkehrsverfassungsrecht, Rz. 5 f. (§ 1 I. 2.). Der Begriff des öffentlichen Verkehrs wird allerdings nicht einheitlich verwendet. Nach dem Schlussbericht des BAV über Modal-Split-Ziele in der schweizerischen Verkehrspolitik gehören z.B. nur der Bahn-, Bus- und Tramverkehr zum öffentlichen Verkehr (BAV, Modal-Split-Ziele, S. 12). Vgl. weiter Botschaft Transportgesetz, BBl 1983 II 169; Tanquerel, S. 221 ff.; Prêtre, S. 14.

2 Vgl. in diesem Sinn etwa Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2, BBl 2007 2711: «(Es) wird vorgeschlagen, die Bestimmungen, die den öffentlichen Verkehr im engeren Sinne betreffen, also die regelmässige Personenbeförderung, in einem total revidierten Personenbeförderungsgesetz zusammenzufassen. In gewisser Weise kann dieser Erlass als öV-Gesetz betrachtet werden.»

3 Rhinow/Schmid/Biaggini, S. 535 N 41; Lendi, St. Galler Kommentar BV, S. 972 N 16.

4 Zum Begriff des Service Public vgl. in diesem Band Uhlmann, Verkehrsverwaltungsrecht, Verkehrsverfassungsrecht, Rz. 9 ff. (§ 1 III.).

5 Vgl. Lendi, St. Galler Kommentar BV, S. 972 N 16; in diesem Band Griffel, Verkehrsverfassungsrecht, Rz. 5 f. (§ 1 I. 2).

kehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel (sog. Modal Split) hat sich allerdings in den letzten 50 Jahren stark zu Lasten des öffentlichen Verkehrs entwickelt.[6] Die schweizerische Verkehrspolitik ist darauf ausgerichtet, dessen Anteil am gesamten Verkehr wieder zu erhöhen.[7]

§ 2 Personen- und Gütertransport

5 Der Personentransport betrifft die Beförderung von Menschen, während beim Gütertransport Sachen befördert werden. Dies ist an sich selbstverständlich, kann aber in Grenzbereichen zu gewissen Unsicherheiten führen. Entsprechend findet sich neu im Personenbeförderungsgesetz in der Fassung gemäss Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 eine Präzisierung, wonach die Personenbeförderung den Transport von Personenwagen, schweren Personenwagen, Kleinbussen und Gesellschaftswagen beinhaltet, sofern diese Fahrzeuge begleitet werden (Art. 2 Abs. 2 lit. c E-PBG).[8] Gemäss Art. 19 TG i.V.m. Art. 5 f. TV gehört zur Personenbeförderung auch der Transport von leicht tragbaren Gegenständen (Handgepäck).[9]

6 Teilweise werden Personentransporte mit grösseren Kapazitäten besonderen Rechtsvorschriften unterstellt und somit von anderen Personentransporten von geringerem Ausmass abgegrenzt. So findet sich z.B. im PBG eine Legaldefinition des Strassentransportunternehmens im Personenverkehr. Als solches gilt jedes Unternehmen, das «eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene gewerbsmässige Personenbeförderung mit Motorfahrzeugen ausführt, die nach ihrem Bau und ihrer Ausrüstung dazu bestimmt sind, ausser dem Lenker oder der Lenkerin mehr als acht Personen zu befördern»[10].

7 In Bezug auf Gütertransporte unterscheidet der Gesetzgeber zwischen verschiedenen Kategorien von Beförderungen. Im Transportgesetz gelten z.B. besondere Vorschriften

---

6 BAV, Modal Split-Ziele, S. 13 ff.

7 Zu den rechtlichen und politischen Grundlagen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vgl. in diesem Band UHLMANN, Verkehrsverwaltungsrecht, Rz. 17 ff. (§ 2 III.). Zur Festsetzung von sog. Modal Split-Zielen in der schweizerischen Verkehrspolitik vgl. BAV, Modal Split-Ziele, S. 15 ff.

8 BBl 2007, 2809. Zum geltenden Recht vgl. Art. 1 Abs. 1 PBG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 VPK.

9 Diese Präzisierung soll zukünftig im Art. 2 Abs. 3 E-PBG verankert werden (Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2, BBl 2007 2810).

10 Art. 7 lit. a Satz 1 PBG. Nicht darunter fällt die Beförderung von Personen durch die Arbeitgeberin oder den Arbeitgeber (Art. 7 lit. a Satz 2 PBG). Im Rahmen der Bahnreform 2 soll diese Bestimmung aus dem PBG entfernt werden und in einem neuen Bundesgesetz über die Zulassunng als Strassentransportunternehmen (E-STUG) unverändert verankert werden (Art. 2 lit. a E-STUG). Diese Regelung ist auf die Richtlinie 96/26/EG vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Strassenverkehr und über Massnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer ausgerichtet (vgl. Anhang 1, erster Abschnitt des Landesverkehrsabkommens, SR 0.740.72). Vgl. auch Art. 7 Abs. 2 lit. b VPK, wonach im ausschliesslich grenzüberschreitenden Verkehr Fahrten mit weniger als neun Fahrgästen vom Personenbeförderungsregal ausgenommen sind. Zum Ausschluss des Taxigewerbes vom Personenbeförderungsregal vgl. Rz. 17.

für den Transport von Reisegepäck (Art. 20 ff. TG) und Wagenstellungen im Bahnverkehr (Art. 24 ff.). Letztere werden dadurch gekennzeichnet, dass der Besteller einen Wagen für sich allein beansprucht. Der eigentliche Gütertransport als Sendung von einzelnen Gütern wird schliesslich in Art. 28 ff. TG geregelt. Unter dem Begriff Güter werden auch Leichen, Tiere und Schnellgüter verstanden. [11]

Der gewerbsmässige Personen- und Gütertransport ist von erheblicher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs mit Bahn, Bussen und Schiffen werden z.B. in der Schweiz 2.5% des Bruttoinlandprodukts erwirtschaftet. Werden die induzierten Effekte berücksichtigt, steigt der BIP-Anteil sogar auf 7.8%. [12] 8

§ 3 Regelmässige und gewerbsmässige Beförderung

Das Gesetz knüpft an verschiedenen Stellen Rechtsfolgen an die «gewerbsmässige» und/oder «regelmässige» Beförderung von Gütern oder Dienstleistungen. So bezieht sich etwa der Geltungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes in erster Linie auf die «regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung auf der Strasse» (vgl. Art. 1 Abs. 1 PBG). Auch das Personenbeförderungsregal gemäss Art. 2 ff. PBG definiert sich im Wesentlichen anhand dieser Begriffe. [13] 9

Die Gesetzgebung zur Personenbeförderung sieht folgende Legaldefinitionen vor: Eine Personenbeförderung gilt als *regelmässig,* wenn «(Fahrten) zwischen den gleichen Orten in Abständen von höchstens 15 Tagen mehr als zweimal durchgeführt werden [14]»; im grenzüberschreitenden Personenverkehr gelten die Fahrten als regelmässig, «wenn sie in einer erkennbaren zeitlichen Ordnung durchgeführt werden». [15] Als *gewerbsmässig* gilt die Personenbeförderung, wenn Reisende Entgelt bezahlen oder nur deswegen kostenlos befördert werden, um der Gegenseite einen geschäftlichen Vorteil zu bringen. [16] 10

Die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung wird in vier Subkategorien unterteilt. Die erste besteht aus Fahrten im Linienverkehr, welche eine fahrplanmässige Verkehrsverbindung zwischen zwei im Voraus festgelegten Haltestellen vo- 11

11 Botschaft Transportgesetz, BBl 1983 II 177.

12 BAV/Verband öffentlicher Verkehr/SBB/BLS Lötschbergbahn AG, S. 4; zum Umfang des Güterverkehrsmarkts vgl. BAV, Evaluation Bestellverfahren, S. 6 ff.

13 Vgl. Art. 2, Art. 2a Abs. 1, Art. 3 Abs. 1 PBG etc.; zum Personenbeförderungsregal vgl. hinten Rz. 16 ff. Für die weitere Verwendung der Begriffe «gewerbsmässig» und «regelmässig» im Transportrecht vgl. Art. 1 Abs. 2^{bis} und Art. 1 Abs. 2^{ter} TG.

14 Art. 2 Abs. 1 VPK. Inhaltlich identisch, aber etwas anders formuliert soll diese Legaldefinition im Rahmen der Bahnreform 2 auf Gesetzesstufe verankert werden. Eine Personenbeförderung gilt demnach als regelmässig, wenn «zwischen den gleichen Orten innerhalb von höchstens 15 Tagen mehr als zwei Fahrten vorgenommen werden» (Art. 2 Abs. 1 lit. a Satz 1 E-PBG).

15 Art. 2 Abs. 2 VPK. Diese Legaldefinition soll zukünftig auf Gesetzesstufe verankert werden (Art. 2 Abs. 1 lit. a Satz 2 E-PBG).

16 Art. 3 VPK. Dieses Legaldefinition soll zukünftig auf Gesetzesstufe verankert werden (Art. 2 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 und 2 E-PBG).

raussetzt, allenfalls unter Vorbehalt einer genügenden Nachfrage.[17] Die zweite setzt sich aus linienverkehrsähnlichen Fahrten zusammen, wozu insbesondere Sammelfahrten[18] oder Fahrten auf Verlangen[19] gehören.[20] Die dritte erfasst Sonderformen des Linienverkehrs, bei welchen bestimmte Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluss von anderen befördert werden, wie Schüler- oder Arbeitnehmertransporte.[21] Die vierte erfasst schliesslich den Gelegenheitsverkehr, d.h. Rundfahrten[22] und alle übrigen regelmässigen und gewerbsmässigen Fahrten, die nicht unter die Kategorien Linienverkehr inklusiv linienverkehrsähnlichen Fahrten oder Sonderformen des Linienverkehrs fallen.[23]

17 Vgl. Art. 9 VPK; Anhang 7, Art. 1, Nummer 1.1 Landesverkehrsabkommen.

18 Bei Sammelfahrten werden Fahrgäste zu öffentlich publizierten Zeiten von einer Haltestelle zu deren Zielort bzw. von deren Ausgangspunkt zu einer Haltestelle befördert (Art. 10 Abs. 3 VPK).

19 Bei Fahrten auf Verlangen handelt es sich um bestimmte, angekündete Reiseziele, wohin Reisende ohne Fahrplan und auf Verlangen hin befördert werden (Art. 10 Abs. 1 und 3 VPK).

20 Vgl. Art. 10 VPK; Anhang 7, Art. 1, Nummer 1.3 Landesverkehrsabkommen.

21 Vgl. Art. 11 VPK; Anhang 7, Art. 1, Nummer 1.2 Landesverkehrsabkommen.

22 Gemäss Art. 13 VPK «werden (bei Rundfahrten) mit der gleichen Fahrt eine oder mehrere vorab gebildete Fahrgastgruppen befördert und jede Gruppe mit dem gleichen Fahrzeug an ihren Ausgangspunkt zurückgebracht.»

23 Vgl. Art. 12 VPK; Anhang 7, Art. 1, Nummer 2 Landesverkehrsabkommen.

Zweites Kapitel
Personentransporte

§ 4 Rechtliche Grundlagen

I. Binnentransporte

Die massgebenden rechtlichen Grundlagen über den Transport von Personen sind in einer Vielzahl von Einzelgesetzen enthalten. Von Bedeutung sind das Personenbeförderungsgesetz (PBG), das Transportgesetz (TG), das Eisenbahnhaftpflichtgesetz (EHG)[24] und die Einzelgesetze je Verkehrsträger, namentlich das Eisenbahngesetz (EBG), das Luftfahrtgesetz (LFG) mit Lufttransportverordnung (LTrV)[25] sowie das Seeschifffahrtsgesetz (SSG).[26] Subsidiär findet das Obligationenrecht Anwendung.[27] 12

Das Personenbeförderungsgesetz regelt die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung auf der Strasse und die Zulassung als Strassentransportunternehmung im Personen- und im Güterverkehr (Art. 1 Abs. 1 PBG). Bestimmungen dieses Gesetzes, namentlich zum Personenbeförderungsregal, gelten aber auch für Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger.[28] 13

Das Transportgesetz gilt ausschliesslich für *Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs* unter Ausschluss von Transporten mit Luftfahrzeugen und in Rohrleitungen (Art. 1 Abs. 1 TG). Solche Unternehmen werden zur Ausübung von Transporten des öffentlichen Verkehrs mit Bahn, Bus (insbesondere Postautos), Schiff, Seilbahn und Trolleybus gesetzlich konstituiert oder erhalten zu diesem Zweck eine Konzession.[29] 14
Die Bestimmungen des Transportgesetzes sind für den regelmässigen Personenverkehr zwingend anwendbar. In Bezug auf den nicht regelmässigen Verkehr stellen sie nur dispositives Recht dar mit Ausnahme der Vorschriften über Haftung und Rechtsweg (Art. 1 Abs. 2[ter]). Der Geltungsbereich des Transportgesetzes erstreckt sich weiter auf den Gütertransport durch Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.[30]
Gemäss Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 soll diese unübersichtliche Regelung etwas vereinfacht werden; der Erlass eines eigentlichen Grundgesetzes über den öffentlichen

---

24 Dieses Gesetz gilt auch für weitere Verkehrsträger, vgl. dazu Rz. 29.
25 Zum Geltungsbereich, vgl. Rz. 30.
26 Zur gesetzlichen Grundlage für die Rheinschifffahrt sowie die Grenzgewässer Bodensee, Genfersee und Luganer- und Langensee vgl. in diesem Band VOGEL/HARTMANN/SCHIB, Schifffahrtsrecht, Rz. 40 ff. und Rz. 63 ff. (§ 3 I. ff.).
27 Die Lehre vertritt verschiedene Meinungen in Bezug auf die Qualifikation des Personenbeförderungsvertrages nach OR. In Frage kommen die Bestimmungen über den Auftrag oder den Werkvertrag. Möglich ist auch die Annahme eines Innominatvertrages, vgl. dazu HUGUENIN, N 1071 m.w.H.
28 Vgl. Art. 1 Abs. 2 PBG.
29 Vgl. Botschaft Transportgesetz, BBl 1983 II 169 und 178.
30 Vgl. Art. 28 ff. TG.

Verkehr wird aber abgelehnt.[31] Neu soll das Personenbeförderungsgesetz ausschliesslich die regelmässige Personenbeförderung betreffen, d.h. namentlich die Grundsätze über Konzessionierung, Abgeltung und Beförderungsvertrag festlegen. Entsprechend werden verschiedene Bestimmungen aus dem geltenden Transportgesetz, etwa betreffend die Grundpflichten der Unternehmen, weitgehend unverändert ins Personenbeförderungsgesetz überführt.[32] Die verbleibenden Bestimmungen des Transportgesetzes sollen neu unter dem Titel «Bundesgesetz über den Gütertransport der Bahn- und Schifffahrtsunternehmen» zusammengefasst werden. Schliesslich soll ein neues Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) geschaffen werden. Im Zuge dieser Reform soll das Eisenbahngesetz von allen Bestimmungen befreit werden, die sich nicht auf die Eisenbahninfrastruktur und den spezifischen Eisenbahnbetrieb beziehen.[33]

II. Grenzüberschreitende Transporte

15 Grenzüberschreitende Transporte liegen vor, wenn sich der Abgangs- und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Staaten befinden. Sie werden verschiedenen Spezialregeln unterstellt, die in einer Vielzahl internationaler Konventionen und Staatsverträgen verankert sind und dem nationalen Recht vorgehen.[34] Hier seien nur einige wichtige Grundlagen erwähnt. Die Zugangsrechte zu den Märkten der Personenbeförderung sind im Landesverkehrsabkommen[35] und im Luftverkehrsabkommen[36] geregelt. Neben multilateralen Abkommen hat die Schweiz eine Vielzahl bilateraler Abkommen geschlossen, so beispielsweise im Bereich des grenzüberschreitenden Busverkehrs mit Kroatien, Mazedonien und Bosnien und Herzegowina.[37] Diese Ab-

31 Vergleiche zur Gesetzessystematik Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2, BBl 2007 2710 ff.; vgl zur Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 in diesem Band Stückelberger/Haldimann, Schienenverkehrsrecht, Rz. 183 ff. (§ 21 II.).

32 Vgl. Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2, BBl 2007 2719.

33 Vgl. Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2, BBl 2007 2735.

34 Vgl. in diesem Band Kaufmann, Internationales Verkehrsrecht, Rz. 43 ff.

35 SR 0.740.72. Das Landesverkehrsabkommen sieht namentlich in Bezug auf den Personenverkehr mit Bussen eine beschränkte Liberalisierung vor, insbesondere hinsichtlich des Gelegenheitsverkehrs, der Sonderformen des Linienverkehrs sowie des grenzüberschreitenden Linienverkehrs (Art. 18; zu diesen Begriffen vgl. Rz. 11). Die sog. Kabotage, d.h. die Personenbeförderung innerhalb eines Vertragsstaates durch ein Verkehrsunternehmen eines anderen Vertragsstaates ist nicht gestattet (Art. 20 Abs. 1). Zur ebenfalls eingeschränkten Liberalisierung des Personenverkehrs auf Strassen in der EU vgl. Verordnung Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedsstaats, in dem sie nicht ansässig sind; Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen.

36 SR 0.748.127.192.68. Nach Art. 15 des Luftverkehrsabkommens erhalten Luftfahrtunternehmen der Schweiz und der Gemeinschaft Verkehrsrechte für jede Strecke zwischen der Schweiz und einem Mitgliedsstaat der EU. Schweizerische Luftfahrtunternehmen haben zudem Anspruch auf Verkehrsrechte für Strecken zwischen zwei Mitgliedsstaaten der EU.

37 Vgl. etwa Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Republik Kroatien über den internationalen Strassenverkehr vom 30. Juni 1995 (SR 0.741.619.291); Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der mazedonischen Regierung über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Strasse vom 22. April 1997 (SR 0.741.619.520); Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und dem Ministerrat von Bosnien und Herzego-

kommen gehen deutlich weniger weit als das Landesverkehrsabkommen.[38] Beförderungsbedingungen und Haftung sind je Verkehrsträger in internationalen Konventionen und teilweise in bilateralen Staatsverträgen geregelt. Erwähnt seien hier für den Schienenverkehr die einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV).[39] Für den Luftverkehr gelten die Regelungen des Übereinkommens zu Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen)[40] oder gegenüber gewissen Staaten des Warschauer Abkommens (gegebenenfalls mit Zusatzprotokollen).[41] Für den Seeverkehr gelten das Athener Übereinkommen vom 13. Dezember 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See[42] und das Übereinkommen vom 29. April 1961 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung von Reisenden auf See (Brüsseler Übereinkommen).[43] Neben diesen völkerrechtlichen Spezialregeln gelten subsidiär die inländischen Bestimmungen.

§ 5 Konzessionierung

I. Personenbeförderungsregal

Art. 87 BV (Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger) und Art. 92 BV (Personenbeförderung als Teil des Postregals) sichern dem Bund umfassende Kompetenzen im Bereich der Personenbeförderung.[44] Das Recht des Bundes zur regelmässigen, gewerbsmässigen Personenbeförderung im Inland wird als *Personenbeförderungsregal* bezeichnet.[45] 16

Vom Regal ausgenommen ist die Personenbeförderung, welche zwar regelmässig durchgeführt, aber nicht gewerbsmässig betrieben wird (Art. 3 Abs. 1 PBG). Die Personenbeförderung untersteht auch dann nicht dem Personenbeförderungsregal, wenn sie nicht regelmässig durchgeführt wird.[46]

---

wina über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Strasse vom 1. Dezember 2000 (SR 0.741.619.191).

38 Sie definieren im Wesentlichen, welche grenzüberschreitenden Personentransporte von der Genehmigungspflicht ausgenommen sind, und sehen die nicht-diskriminierende, auf Gegenseitigkeit beruhende Erteilung von Genehmigungen vor. In den übrigen Belangen wird nationales Recht vorbehalten (vgl. Art. 5 der vorgenannten Abkommen).

39 Anhang A zum COTIF, SR 0.742.403.12.

40 SR 0.748.411.

41 SR 0.748.410 (Zusatzprotokolle 0.747.410.1 – 0.748.410.4 und 0.748.410.6).

42 SR 0.747.356.1.

43 SR 0.747.355.1

44 Zu den verfassungsrechtlichen Grundlagen im Bereich Verkehr vgl. in diesem Band GRIFFEL, Verkehrsverfassungsrecht, Rz. 20 ff. § 3 II.; zur verfassungsrechtlichen Reichweite von Art. 92 Abs. 2 BV vgl. Gutachten Postauto Schweiz AG, E. 2a.

45 Vgl. VALLENDER/HETTICH/LEHNE, S. 800 N 35 ff.; Art. 4 E-PBG: «Der Bund hat das ausschliessliche Recht, Reisende mit regelmässigen und gewerbsmässigen Fahrten zu befördern, soweit dieses Recht nicht durch andere Erlasse oder völkerrechtliche Verträge eingeschränkt ist.»

46 Vgl. etwa Art. 5 Abs. 4 EBG: Eine konzessionierte Eisenbahnunternehmung ist berechtigt, auf ihrer eigenen Infrastruktur Personen und Güter zu befördern, ohne hierfür eine Netzzugangsbewilligung nach Art. 9 EBG oder eine andere Bewilligung einholen zu müssen. Die regelmässige Personenbeförderung fällt hingegen unter das Personenbeförderungsregal (vgl. Art. 5 Abs. 4 Satz 2 EBG).

17 Gemäss Art. 3 Abs. 2 PBG kann der Bundesrat weitere Ausnahmen gestatten. Er hat von dieser Kompetenz in Art. 7 VPK Gebrauch gemacht und etwa Behindertentransporte,[47] Fahrten mit weniger als neun Fahrgästen im grenzüberschreitenden Verkehr[48] und den Gelegenheitsverkehr[49] vom Personenbeförderungsregal ausgeschlossen. Letzterer Ausschlusstatbestand ist namentlich für das Taxigewerbe von Bedeutung.[50] Schliesslich wurden einzelne Personenbeförderungen weiter von der Konzessionspflicht ausgenommen und einer kantonalen Bewilligungspflicht unterstellt, so beispielsweise die Arbeitnehmer- und Schülertransporte.[51]

18 Der Bund übt das Personenbeförderungsregal nicht selbst aus, sondern erteilt interessierten Unternehmen eine entsprechende Konzession. Unter das Konzessionssystem fällt auch die Schweizerische Post, obwohl sie gemäss Art. 2a PBG den Auftrag zur Sicherstellung der regelmässigen Personenbeförderung hat. «Im Bereich der Postautodienste ist die Post eine Anbieterin neben anderen konzessionierten Transportunternehmen, denen die ungedeckten Kosten mittels Abgeltungen durch die öffentliche Hand finanziert werden».[52]

II. Konzessionierung und Bewilligung

19 Bei der Erteilung einer Konzession ist zu unterscheiden, ob diese Erschliessungsfunktionen hat oder nicht. Für die Personenbeförderung mit Erschliessungsfunktion muss die Gesuchsstellerin nachweisen, dass sie die Transportleistung «zweckmässig und wirtschaftlich» erbringen kann sowie dass «zum bestehenden Angebot anderer öffentlicher Transportunternehmungen keine volkswirtschaftlich nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse entstehen oder eine wichtige neue Verkehrsverbindung eingerichtet wird» (Art. 4 Abs. 2 lit. a und b PBG). Die Personenbeförderung ohne Erschliessungsfunktion hat weiteren, strengeren Voraussetzungen zu genügen (Art. 4a PBG). Bei der Erteilung der entsprechenden Konzession kommt der zuständigen Behörde ein erhebliches Ermessen zu.[53]

---

47 Art. 7 Abs. 1 lit. a VPK.

48 Art. 7 Abs. 2 lit. b VPK. Neu sollen im Personenbeförderungsgesetz Ausnahmen für die Personenbeförderung von geringer Bedeutung vorgesehen werden (Art. 7 E-PBG). Gemäss Art. 7 Abs. 1 E-PBG benötigen Skilifte und Kleinseilbahnen ohne Erschliessungsfunktion lediglich eine Bewilligung des Kantons. Weitere Ausnahmen zu Gunsten der Kantone sind möglich (Art. 7 Abs. 2 E-PBG). Der Bundesrat hat weiterhin die Möglichkeit, generelle Ausnahmen vorzusehen (Art. 5 E-PBG).

49 Vgl. Rz. 11 zu diesem Begriff.

50 Taxifahrten sind als regelmässig i.S.v. Art. 2 Abs. 2 VPK zu betrachten (zu diesem Begriff vgl. Rz. 10), da nicht selten dieselben Strecken innert kurzer Zeit mehrmals befahren werden, z.B. zwischen einem Bahnhof und bedeutenden Firmen. Die entsprechende Beförderung erfolgt aber nicht im Linienverkehr und ist auch nicht als linienverkehrsähnliche Fahrt zu qualifizieren. Es handelt sich vielmehr um Gelegenheitsverkehr nach Art. 12 VPK.

51 Vgl. Art. 6 Abs. 2 VPK mit weiteren Personentransporten, für welche eine kantonale Bewilligung ausreichend ist.

52 Gutachten Postauto Schweiz AG, E. 5.

53 Die entsprechenden Vorschriften sollen im Rahmen der Bahnreform 2 nicht abgeändert werden. In einem Entscheid vom 12. Juli 2007 (Urteil A-330/2007, E. 3) hat das Bundesverwaltungsgericht das Konzessionssystem gemäss PBG wie folgt beschrieben: «Vom Grundsatz her steht dem Bund das aus-

Die Konzessionierung erlaubt dem Unternehmen die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung und schützt es vor neuer Konkurrenz.[54] Im Gegenzug werden dem Unternehmen durch das Transportgesetz (TG), die Transportverordnung (TV), das Personenbeförderungsgesetz (PBG), die Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK) sowie das Eisenbahngesetz (EBG) Pflichten auferlegt. Zu diesen Pflichten gehören:[55] 20

- Einhaltung von Mindeststandards und einer Mindestqualität,[56] insbesondere im Bereich der Personensicherheit;[57]
- Betriebspflicht (keine einseitige Einstellung des Betriebs);[58]
- Beförderungspflicht (sofern die Kapazität reicht, muss jede Person befördert werden);[59]
- Tarifpflicht (Entgelt gemäss publizierten Tarifen);[60]
- Fahrplanpflicht (Publikation und Einhaltung, allenfalls «vertakteter»[61] Fahrplan);[62]
- Integration und Koordination zu bestehenden Verkehrsverbindungen (minimale Integration auch der internationalen Buslinien und des Ausflugsverkehrs, weitergehende Integration für den Orts-, Regional- und Fernverkehr);[63]
- direkter Verkehr;[64]
- Buchführung und Auskunftspflichten.[65]

---

schliessliche Recht zu, Reisende mit regelmässigen Fahrten zu befördern (Art. 2 [PBG]). Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) kann jedoch nach Anhören der betroffenen Kantone Konzessionen für die gewerbsmässige Beförderung von Reisenden mit regelmässigen Fahrten erteilen (Art. 4 Abs. 1 PBG). Die Konzession gibt der Unternehmung das alleinige Recht, auf einer definierten Strecke oder Linie die Personenbeförderung durchzuführen. Dieses Instrument dient dem Bund dazu, in der Schweiz einen flächendeckenden und effizienten «service public» im öffentlichen Verkehr sicherzustellen. (...) Die ersuchende Unternehmung muss nachweisen, dass die auf der Grundlage der Konzession zu erbringende Transportleistung zweckmässig und wirtschaftlich befriedigt werden kann und dass zum bestehenden Angebot anderer öffentlicher Transportunternehmungen keine volkswirtschaftlich nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse entstehen oder eine wichtige neue Verkehrsverbindung eingerichtet wird (Art. 4 Abs. 2 lit. a und b PBG). Konzessionen können geändert und erneuert werden (Art. 4 Abs. 5 PBG), wofür die Vorinstanz zuständig ist (Art. 31 Abs. 1 lit. b der Verordnung vom 25. November 1998 über die Personenbeförderungskonzession [VPK; SR 744.11]).»

54 Unter dem Blickwinkel der Wirtschaftsfreiheit besteht kein Anspruch auf Konzessionierung, vgl. dazu Rhinow/Schmid/Biaggini, S. 366 N 33.

55 Die Liste folgt im Wesentlichen der Darstellung gemäss Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2, BBl 2007 2703.

56 Statt vieler Art. 12 PBG; Art. 10ff. BSG; Art. 57f. LFG.

57 Statt vieler Art. 19 EBG; Art. 5f. SebG.

58 Vgl. etwa Art. 4 Abs. 3 PBG; Art. 23 Abs. 1 VPK; Art. 5 Abs. 2 EBG; Art. 5 Trolleybus-Gesetz.

59 Vgl. Art. 3 TG und N 24.

60 Vgl. Art. 9–11 TG; Art. 111 Abs. 1 LFV.

61 Von vertaktetem Fahrplan wird gesprochen, wenn die Personentransporte täglich und in regelmässigen Intervallen erfolgen (vgl. diesbezüglich die Prioritätenregelung von Art. 9a Abs. 2 EBG betreffend den Netzzugang; vgl. dazu Botschaft zur Bahnreform 1, BBl 1997 I 927).

62 Vgl. Art. 6 TG und Art. 1ff. FPV; Art. 111 Abs. 1 LFV.

63 Art. 4 FPV.

64 Siehe zu diesem Begriff Art. 13 TG, wonach – soweit ein Bedürfnis danach besteht – eine einzige Fahrkarte auszustellen ist, auch wenn die zurückzulegenden Strecken die Dienstleistungen mehrerer Transportunternehmungen erfordern.

65 Vgl. Art. 24 VPK.

Konzessionsgesuche sind dem BAV einzureichen (Art. 20 VPK). Das Bundesamt entscheidet über Erneuerung, Übertragung, Änderung, Ausdehnung und Aufhebung von Konzessionen (Art. 31 Abs. 1 lit. b VPK). Für die erstmalige Erteilung und den Widerruf von Konzessionen ist das UVEK zuständig (Art. 30 VPK).

21 Für die Ausführung regelmässiger und gewerbsmässiger, (ausschliesslich) grenzüberschreitender Beförderungen ist eine Bewilligung erforderlich.[66] Das Bundesgericht qualifiziert diese als Konzession, auf welche ein Rechtsanspruch auf Erteilung besteht, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind.[67] Die Bewilligung kann mit Auflagen verbunden werden, wie beispielsweise für den grenzüberschreitenden Busverkehr die Einhaltung der festgelegten Grenzorte, Streckenführung und Halteorte[68] oder das Führen einer Passagierliste.[69] Für den grenzüberschreitenden Luftverkehr ist zusätzlich eine Streckenkonzession erforderlich. Aufgrund des Landesverkehrs- und des Luftverkehrsabkommens sind die Bewilligung und auch die Streckenkonzession grundsätzlich für die Beförderung auf der Strasse und in der Luft zu erteilen, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind.[70] Neben dieser Bewilligung bedarf es für die Durchführung von grenzüberschreitenden wie auch von nationalen Personentransporten auf der Strasse einer Zulassungsbewilligung (Lizenz) als Strassentransportunternehmen,[71] für Schienentransporte eine Netzzugangsbewilligung[72] und Sicherheitsbescheinigung.[73] Rein inländische Personentransporte dürfen durch ausländische Unternehmen grundsätzlich nicht erbracht werden (sog. Kabotageverbot), sofern bilaterale Staatsverträge dies nicht ausdrücklich zulassen.[74]

22 Die Konzessionierung im Inland steht in einem Spannungsverhältnis zum grenzüberschreitenden Personenverkehr, welcher die Marktzugangsrechte auf der Strasse und in der Luft bereits weitgehend liberalisiert hat. Eine weitere Öffnung der Märkte wird in absehbarer Zeit nur in beschränktem Umfang stattfinden. Gemäss Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 soll namentlich im Rahmen zukünftiger Teilreformen vor allem geprüft werden, ob im Bereich der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen vermehrt Ausschreibungen stattfinden sollten.[75]

---

66 Vgl. Art. 6 VPK.

67 Vgl. BGE 2A.550/2000, E. 1a).

68 Vgl. dazu die Richtlinie des BAV betreffend den grenzüberschreitenden Busverkehr zwischen der Schweiz und Drittstaaten vom 1. Januar 2008 (RgüBvD).

69 Die Verpflichtung zur Führung einer Passagierliste ist zulässig. Hingegen besteht keine Pflicht zur Erhebung der Staatsangehörigkeit der Passagiere und der Nummer des Reisedokuments (vgl. dazu den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. Dezember 2007, A-3491/2007).

70 Vgl. Art. 29 und 30 LFG. Hinsichtlich des Personenverkehrs auf der Strasse werden im Landesverkehrsabkommen die zulässigen Rechtfertigungsgründe zur Ablehnung eines Gesuches detailliert aufgelistet (vgl. insbesondere Anhang 7, Abschnitt 1, Art. 4, Nummer 4 lit. d); vgl. auch Art. 40 VPK. Vgl. zum Luftverkehrsabkommen in diesem Band STÜCKELBERGER/HALDIMANN, Schienenverkehrsrecht, Rz. 26ff. (§ 7 Iff.); Vgl. zum Landesverkehrsabkommen in diesem Band HÄNER, Strassenrecht, Rz. 136ff. (§ 19)..

71 Vgl. Fn. 10.

72 Art. 3 NZV.

73 Art. 8 NZV.

74 Vgl. Art. 38 VPK; Art. 32 LFG; Art. 20 Landesverkehrsabkommen; Art. 15 Luftverkehrsabkommen; vgl. weiter Fn. 34 und 35.

75 Zusatzbotschaft zur Bahnreform, BBl 2007 2691; vgl. in diesem Band UHLMANN, Verkehrsverwaltungsrecht, Rz. 29ff. (§ 3 II.).

§ 6 Transportvertrag

Art. 15 TG definiert den Personentransportvertrag wie folgt: «Mit dem Personentransportvertrag verpflichtet sich die Unternehmung, einen Reisenden gegen Entgelt zwischen bestimmten Stationen zu transportieren».[76] Der Reisende ist berechtigt, die im Fahrplan veröffentlichten Kurse und die öffentlichen Zusatzkurse zu benutzen.[77] Der Vertrag erlaubt der oder dem Reisenden grundsätzlich auch, Handgepäck unentgeltlich mitzuführen.[78] Eine eigene Ordnung besteht für den Transport von Reisegepäck.[79] 23

Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs unterstehen für den regelmässigen Verkehr einem Kontrahierungszwang für den Abschluss der Beförderungsverträge.[80] Davon ausgenommen ist die Personenbeförderung durch Seilbahnen.[81] Darüber hinaus sieht die Transportverordnung weitere Ausnahmetatbestände vor. Dazu gehört namentlich der Ausschluss von Personen, die sich ungebührlich verhalten[82] oder trotz Gefahr eine bestimmte Sportart ausüben wollen.[83] 24

Abzugrenzen ist der Personentransportvertrag vom Reisevertrag, mit welchem neben der Beförderung auch eine oder mehrere Übernachtungen geschuldet sind. Der Reisevertrag untersteht besonderen gesetzlichen Bestimmungen.[84] 25

Der Personentransportvertrag wird durch gegenseitige übereinstimmende Willensäusserung geschlossen. Die Willensäusserung kann auch konkludent erfolgen, beispielsweise durch das Besteigen eines Verkehrsmittels.[85] Durch die Tarife sind die Verträge in einem zentralen Punkt vorgegeben und für eine individuelle Aushandlung des Beförderungsvertrages bleibt wenig Raum. Die Transportverträge werden in der Regel durch den Einbezug von Allgemeinen Beförderungsbedingungen geschlossen.[86] 26

Reisende müssen einen gültigen Fahrausweis besitzen oder im Transportmittel einen entsprechenden Zuschlag bezahlen.[87] Sie haben sich an die Benutzungsvorschriften des Unternehmens zu halten[88] und gewisse elementare Anstandsregeln einzuhalten, ansonsten ihnen die Fahrt verweigert werden kann.[89] 27

---

76 Art. 15 Abs. 1 TG; vgl. weiter Art. 6 CIV.
77 Art. 15 Abs. 2 TG.
78 Art. 19 TG und Art. 5 f. TV; vgl. weiter Art. 12 ff. CIV; Art. 18 Abs. 3 SSG.
79 Art. 20 ff. TG und Art. 7 ff. TV; vgl. weiter Art. 16 ff. CIV.
80 Art. 3 TG i.V.m. Art. 1 Abs. 1 und 2^{bis} TG.
81 Art. 3 Abs. 2 TG.
82 Art. 2 TV.
83 Art. 3 TV.
84 Vgl. dazu insbesondere das Pauschalreisegesetz, SR 944.3.
85 Vgl. Botschaft Transportgesetz, S. 185. Vgl. Schwenzer, N 28.60 f. Reisende ohne gültigen Fahrausweis müssen allerdings einen Zuschlag bezahlen (Art. 16 TG). Zur Rechtslage, wenn das Transportgesetz keine Anwendung findet, vgl. Tercier, S. 817 N 5647.
86 Art. 4 LTrV; Art. 8 § 2 CIV.
87 Art. 16 TG und Art. 1 TV.
88 Art. 18 Abs. 1 TG.
89 Art. 2 f. TV.

§ 7 Haftung und Rechtsschutz

I. Vorbemerkungen und Haftungsgrundlagen

28 Im Hinblick auf die Gefahren der Verkehrsmittel und die mögliche Schädigung der beförderten Personen wurden mit jedem Aufkommen eines Verkehrsmittels spezialgesetzliche Regelungen getroffen und teilweise internationale Konventionen geschlossen, welche zwingende Haftungsbestimmungen vorsehen und Haftungsmindestbeträge gesetzlich verankern. Die Einzelheiten variieren je nach anwendbarer Rechtsgrundlage.[90] Subsidiär findet das Obligationenrecht Anwendung.[91]

29 Für Binnentransporte ist zunächst das Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsunternehmungen und der Schweizerischen Post vom 28. März 1905 (Eisenbahnhaftpflichtgesetz; EHG) zu erwähnen.[92] Dieses soll im Rahmen der Güterverkehrsvorlage aufgehoben werden und durch Haftungsbestimmungen im EBG ersetzt werden.[93] Der Geltungsbereich des EHG umfasst auch die schweizerische Post und die nach PBG konzessionierten Unternehmen (Art. 5 Abs. 1 PBG). Der bedeutende Fall der Haftung für Busse, inkl. Trolleybusse, richtet sich allerdings nach der Gesetzgebung zum Strassenverkehrsrecht (Art. 5 Abs. 2 PBG).[94] Das EHG knüpft für die Haftung an den Betrieb des Verkehrsmittels an. Zum Betrieb nach Art. 1 Abs. 1 EHG gehört auch die Beförderung von Personen und Gepäck. Das Gesetz unterstellt somit die vertragliche und ausservertragliche Haftung denselben Rechtsvorschriften.[95] Ergänzende Bestimmungen sind im Transportgesetz enthalten.

30 Für entgeltliche Inlandbeförderung mit Luftfahrzeugen gilt die LTrV. Diese gilt auch für unentgeltliche Inlandbeförderungen, wenn sie von einem Luftfahrtunternehmen mit Betriebsbewilligung durchgeführt werden.

31 Für grenzüberschreitende Beförderungen gelten die einschlägigen internationalen Konventionen je Verkehrsträger.[96]

---

90 Vgl. dazu Rz. 12 ff. und Rz. 15.

91 Vgl. Art. 137 Abs. 2 LFV.

92 Vgl. dazu in diesem Band Stückelberger/Haldimann, Schienenverkehrsrecht, Rz. 135 ff. (§ 15 I.).

93 Vgl. dazu Botschaft Güterverkehrsvorlage, BBl 2007 4474 ff.; vgl. zur Revision der Haftungsbestimmungen in diesem Band Stückelberger/Haldimann, Schienenverkehrsrecht, Rz. 147 (§ 15 VII.) und Rz. 189 ff. (§ 21 III.).

94 Wörtlich lautet Art. 5 Abs. 2 PBG wie folgt: «Für Motorfahrzeuge gelten die Haftpflichtbestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958.» Gemäss Art. 7 SVG gilt als Motorfahrzeug «jedes Fahrzeug mit eigenem Antrieb durch den es auf dem Erdboden unabhängig von Schienen fortbewegt wird.» Art. 58 SVG sieht eine Gefährdungshaftung vor, welche sowohl für die vertragliche wie die deliktische Haftung Anwendung findet (Tercier, S. 801 N 5524).

95 Tercier, S. 800 f. N 5524 f.; Keller, S. 246, 250; Jaag/Müller/Tschannen, S. 71 f. § 10 II. 4. und III. 1.

96 Vgl. dazu die Ausführungen oben unter Rz. 15; zur Haftung im Luftverkehrsrecht vgl. in diesem Band Dettling-Ott/Haldimann, Luftverkehrsrecht, Rz. 109 ff. (§ 14 I.).

II. Haftungsumfang

Personentransporteure haften grundsätzlich für Sach- und Personenschäden, die sie den Reisenden oder den mitgeführten Gegenständen während der Beförderung zufügen[97] sowie für Verspätungsschäden. Die Haftung variiert je nach der anwendbaren Rechtsgrundlage. Die Haftung ist in den Spezialgesetzen und internationalen Konventionen meistens als Gefährdungs-[98] oder gemilderte Kausalhaftung[99] ausgestaltet. Vereinzelt ist eine Verschuldenshaftung festgesetzt.[100] Schliesslich bestehen teilweise in derselben rechtlichen Grundlage verschiedene dieser Haftungssysteme nebeneinander.[101] Dieses insgesamt strenge Haftungsregime wird durch die Festsetzung von Haftungslimiten teilweise wieder abgemildert.[102] 32

1. Personenschäden

Gemäss Art. 1 Abs. 1 EHG haftet das Verkehrsunternehmen für *Personenschäden,* die aus dem Bau oder dem Betrieb des Verkehrsmittels herrühren, in unbegrenzter Höhe «sofern es nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist.» Auch der Luftfrachtführer haftet gemäss LTrV und Montrealer Übereinkommen für Personenschäden aus der Luftbeförderung grundsätzlich unbegrenzt.[103] Für Schäden bis zu 100000 Sonderziehungsrechten haftet er kausal, für darüber hinausgehende Schäden 33

97 Zum Umfang des Schadenersatzanspruchs vgl. bspw. Art. 2 ff. EHG; Art. 27 ff. und 41 ff. CIV; Art. 17 Montrealer Übereinkommen.

98 Bei einer Gefährdungshaftung haftet der Beförderer grundsätzlich bloss, wenn ein natürlicher und adäquater Kausalzusammenhang zwischen der vom Gesetz genannten Aktivität und dem eingetretenen Schaden besteht (allgemein zur Gefährdungshaftung, vgl. REY, S. 281 ff.). Vgl. etwa Art. 1 Abs. 1 EHG (Haftung für Personenschäden aus Bau und Betrieb eines Verkehrsträgers); Art. 8 Abs. 1 LTrV und Art. 17 Abs. 2 Montrealer Übereinkommen (Haftung des Luftfrachtführers für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck); Art. 58 SVG (Haftung aus dem Betrieb eines Motorfahrzeuges; vgl. dazu Fn. 85).

99 Bei einer gemilderten Kausalhaftung haftet der Beförderer grundsätzlich vollumfänglich. Dieser kann sich aber von seiner Haftung befreien, wenn er beweist, dass man ihm keine Verletzung seiner Sorgfaltspflicht vorwerfen kann (vgl. allgemein zur Kausalhaftung, REY, S. 203 ff). Vgl. Art. 10 Abs. 3 LTrG und Art. 19 Montrealer Übereinkommen (Haftung für den Verspätungsschaden); Art. 26 § 2 CIV (Haftung bei Tod oder Körperverletzung); Art. 32 CIV (Haftung für Verspätungsschäden).

100 Vgl. etwa Art. 8 Abs. 4 LTrV und Art. 17 Abs. 2 Montrealer Übereinkommen (Haftung bei nicht aufgegebenem Reisegepäck).

101 Vgl. Art. 7 LTrV Abs. 1 und 3 sowie Art. 21 Abs. 2 Montrealer Übereinkommen (Gefährdungshaftung für Personenschäden bis zu 100000 SZR; für darüber hinausgehende Schäden besteht bloss eine gemilderte Kausalhaftung); Art. 4 Brüsseler Übereinkommen (Verschuldenshaftung für Tod oder Körperverletzung eines Reisenden [Abs. 1]; das Verschulden wird allerdings beim Schiffbruch, Zusammenstoss, Strandung, Explosion oder Feuer vermutet [Kausalhaftung; Abs. 2]; vgl. Art. 3 Athener Übereinkommen); Art. 11 EHG (Gefährdungshaftung für Schäden an mitgeführten Sachen, wenn die Beschädigung mit einem Unfall in Zusammenhang steht [Abs. 1]; steht die Beschädigung in keinem Zusammenhang zu einem Unfall, gilt bloss eine Verschuldenshaftung [Abs. 2]).

102 Die Haftungshöchstbeträge gelten allerdings nicht, wenn der Schaden durch ein qualifiziertes Verschulden verursacht worden ist (in der Regel Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit). Vgl. etwa Art. 8 Abs. 6 LTrV und Art. 22 Abs. 5 Montrealer Übereinkommen.

103 Vgl. Art. 7 LTrV und Art. 21 Montrealer Übereinkommen. Vgl. zur Haftung bei Luftbeförderungen in diesem Band DETTLING-OTT/HALDIMANN, Luftverkehrsrecht, Rz. 108 ff. (§ 14).

nur, wenn er sich nicht entlasten kann.[104] Andere internationale Konventionen sehen teilweise für Personenschäden Haftungsobergrenzen vor.[105]

2. Sachschäden

34 Für Sachschäden von mitgeführtem *Gepäck* besteht eine Gefährdungshaftung, wenn der Reisende verletzt wurde (Art. 11 Abs. 1 EHG), ansonsten bloss eine Verschuldenshaftung (Art. 11 Abs. 2 EHG).[106] Parallel dazu enthält das Transportgesetz besondere Haftungsvorschriften für Schäden beim Transport von aufgegebenem Reisegepäck. Beim Transport von Reisegepäck haftet die Unternehmung, wenn das Reisegepäck verloren geht, beschädigt wird oder zu spät am Zielort eintrifft (Art. 23 Abs. 1 TG). Vorbehalten bleiben auch hier Selbstverschulden der Absenderin oder des Absenders sowie höhere Gewalt (Art. 23 Abs. 2 TG). Auf Verordnungsstufe sind die Rechtsfolgen von Verlust (Art. 12 TV) und Beschädigung (Art. 14 TV) ausführlich geregelt. Die Haftung für den Verlust oder die Beschädigung von Reisegepäck ist gemäss den verschiedenen Rechtsgrundlagen regelmässig in der Höhe begrenzt.[107]

3. Verspätungsschäden

35 Gemäss Art. 17 Abs. 1 TG haftet die Unternehmung für den Schaden, «wenn sie den Fahrplan nicht einhält und der Reisende deshalb den letzten im Fahrplan vorgesehenen Anschluss verpasst.» Höhere Gewalt und Selbstverschulden der oder des Reisenden bleiben vorbehalten (Art. 17 Abs. 3 TG). Die Haftung für die verspätete Ablieferung von Reisegepäck und für eintretende Verspätungen bei der Personenbeförderung ist im Allgemeinen aufgrund der Spezialgesetze und der internationalen Konventionen in der Höhe limitiert.[108]

---

104 Vgl. Art. 7 LTrV und Art. 21 Montrealer Übereinkommen. Ein Sonderziehungsrecht (SZR) ist eine Recheneinheit des Internationalen Währungsfonds, welche sich auf vier wichtige Weltwährungen abstützt und deren Wert täglich festgesetzt wird. Im Jahre 2007 war ein SZR im Schnitt rund CHF 1.80 wert.

105 Vgl. beispielsweise Art. 7 Athener Überkommen (Haftung bei Tod oder Körperverletzung bis auf einen Betrag von CHF 700 000, wonach als Franken eine Werteinheit von 65,5% Milligramm Gold von 900/1000 Feingehalt gilt [Art. 9 Abs. 1]); Art. 6 f. Brüsseler Übereinkommen (Haftung bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden bis auf einen Betrag von CHF 250 000, «wobei der Franken eine Werteinheit von 65,5 Milligramm Gold von 900/1000 Feingehalt darstellt); das CIV sieht hingegen eine Haftungsuntergrenze vor: vgl. Art. 30 § 2 CIV i.V.m. Art. 9 § 2 COTIF (Haftung für Schäden bei Tod oder bei Körperverletzung bis auf einen Betrag von 175 000 SZR, sofern das Landesrecht eine niedrigere Höchstgrenze vorsieht).

106 Vgl. die überzeugende Kritik von KELLER, S. 251 ff. Zum Meinungsstreit hinsichtlich der Tragweite des EHG, vgl. BUCHER, S. 373 ff.

107 Vgl. beispielsweise Art. 12 Abs. 3 lit. a und Art. 14 Abs. 3 TV (Haftung für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck bis höchstens CHF 1000.– je Gepäckstück und höchstens CHF 10 000.– je Sendung); Art. 8 Abs. 5 LTrV und Art. 22 Abs. 2 Montrealer Übereinkommen (Haftung für Reisegepäck bis auf einen Betrag von 1000 SZR).

108 Vgl. beispielsweise Art. 15 TV (Haftung für verspätete Ablieferung bis auf einen Betrag von höchstens CHF 30.- je Gepäckstück und je angefangene 24 Stunden seit dem Verlangen der Ablieferung und für höchstens 14 Tage); Art. 10 Abs. 2 lit. a LTrV und Art. 22 Abs. 1 Montrealer Übereinkommen (limitierte Haftung auf einen Betrag von 4150 SZR bei Verspätung bei der Beförderung von Reisenden).

Die Haftungshöchstbeträge gelten in der Regel nicht, wenn der Schaden durch ein qualifiziertes Verschulden verursacht worden ist (in der Regel Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit).[109] 36

Die Schäden sind rasch anzuzeigen und verjähren innerhalb kurzer Fristen.[110] 37

III. Gerichtsbarkeit

Gemäss Art. 50 Abs. 1 TG werden vermögensrechtliche Streitigkeiten aus dem Transportvertrag durch die Zivilgerichte beurteilt. Der Gesetzesgeber ordnet somit das Rechtsverhältnis stillschweigend dem Privatrecht zu.[111] Für die übrigen Streitigkeiten kommen die Vorschriften der Bundesverwaltungsrechtspflege zur Anwendung (Art. 50 Abs. 2 TG). Die internationalen Konventionen enthalten eigene Gerichtsstandsvorschriften.[112] 38

109 Vgl. beispielsweise Art. 8 Abs. 6 LTrV und Art. 22 Abs. 5 Montrealer Übereinkommen.

110 Vgl. dazu auch die Ausführungen zu den Gütertransporten unter Rz. 73 f.

111 Häfelin/Müller/Uhlmann, S. 57 N 285, S. 285 f. N 1327 ff.; Jaag/Müller/Tschannen, S. 71; vgl. Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts vom 3. September 2007 (Urteil A-420/2007), E. 1.4, wonach insbesondere die Regelung über die Fundsachen nach Art. 42 TV als Kodifizierung von (privatrechtlichen) Nebenpflichten im Rahmen des Transportvertrages zu verstehen ist.

112 Vgl. Art. 17 f. Athener Übereinkommen und Art. 9 Brüsseler Übereinkommen; Art. 57 CIV; Art. 33 f. Montrealer Übereinkommen. Vgl. dazu auch die Ausführungen zu den Gütertransporten unter Rz. 75 f.

Drittes Kapitel
Gütertransporte

§ 8 Konzessionierung und Bewilligungen

39 Der Güterverkehr ist im Gegensatz zum Personenverkehr insofern liberalisiert, als für die Durchführung von gewerbsmässigen Gütertransporten im Allgemeinen keine *Konzession* erforderlich ist.[113] Für die Gütertransporte auf der Schiene ist im Zuge der Liberalisierung durch die Bahnreform 1 die Konzessionspflicht entfallen.[114] Eine Ausnahme gilt jedoch für gewerbsmässige Gütertransporte in der Luft, dort benötigt der Betreiber für die geflogenen Strecken eine Streckenkonzession.[115]

40 Die Transportunternehmen benötigen für die Durchführung von gewerbsmässigen Gütertransporten hingegen eine *Bewilligung*:[116] Für Personen- und Gütertransporte ist eine Zulassungsbewilligung erforderlich.[117] Für Schienentransporte sind eine Netzzugangsbewilligung sowie eine Sicherheitsbescheinigung erforderlich[118] und für gewerbsmässige Lufttransporte neben der Betriebsbewilligung eine Streckenkonzession.[119]

41 Grundsätzlich können auch ausländische Unternehmen Transportleistungen in der Schweiz anbieten und schweizerische Unternehmen solche im Ausland, sofern sie über die erforderlichen Bewilligungen verfügen. Für reine Inlandtransporte, welche durch ein ausländisches Unternehmen erbracht werden (sog. Kabotage) gelten jedoch Einschränkungen, so dass eine vollständige Öffnung der Märkte momentan noch nicht erreicht ist. Unternehmen mit Sitz in der EU dürfen in der Schweiz derzeit keine reinen Inlandbeförderungen durchführen.[120] Umgekehrt dürfen auch schweizerische Unternehmen derzeit noch keine inländischen Transporte innerhalb eines EU-Mitgliedsstaates durchführen.[121] Zulässig ist jedoch die Erbringung von Transportleistungen durch ein schweizerisches Unternehmen zwischen zwei EU-Staaten (sog. grosse Kabo-

113 Vgl. in diesem Band UHLMANN, Verkehrsverwaltungsrecht, Rz. 29 ff. (§ 3 I. 2.).
114 Vgl. Botschaft zur Bahnreform 1, BBl 1997 I 925.
115 Vgl. Art. 28 und 30 LFG.
116 Vgl. in diesem Band UHLMANN, Verkehrsverwaltungsrecht, Rz. 24 ff. (§ 3 I. 1.).
117 Vgl. Art. 1 STUV; neu wird dies im E-STUG geregelt sein. Vgl. für die Zulassungsbewilligungen (Lizenz) zum grenzüberschreitenden Strassen- und Schienenverkehr Art. 9 des Landesverkehrsabkommen.
118 Vgl. Art. 3 und 8 NZV; für ausländische Unternehmen richtet sich der Netzzugang nach dem jeweiligen zwischenstaatlichen Abkommen. Vgl. zum Netzzugang in diesem Band STÜCKELBERGER/HALDIMANN, Schienenverkehrsrecht, Rz. 84 ff. (§ 10 II.).
119 Vgl. Art. 27–30 LFG; vgl. in Bezug auf die Luftverkehrsrechte zwischen der Schweiz und der EU das Luftverkehrsabkommen. Vgl. zum Luftverkehrsabkommen in diesem Band DETTLING-OTT/HALDIMANN, Luftverkehrsrecht, Rz. 26 ff. (§ 7 I. ff.); vgl. zum Landesverkehrsabkommen in diesem Band HÄNER, Strassenrecht, Rz. 136 ff. (S. 19).
120 Vgl. Art. 14 Landesverkehrsabkommen (betreffend Strasse und Schiene); vgl. Art. 32 LFG.
121 Vgl. Art. 15 Luftverkehrsabkommen; vgl. Art. 14 Landesverkehrsabkommen.

tage).[122] Die Kabotage auf dem Rhein (Transporte innerhalb des Rheinstromgebietes) ist grundsätzlich den Unternehmen mit Sitz in einem Uferstaat vorbehalten.[123] Die Kabotageverbote stehen in einem Spannungsverhältnis zur Wettbewerbsfreiheit.[124]

§ 9 Rechtliche Grundlagen

Für die Beförderung von Gütern gilt wie auch für die Beförderung von Personen eine Vielzahl von Spezialregelungen. Mit den Bestimmungen zum Frachtvertrag ist die Beförderung von Gütern im OR geregelt (Art. 440–457 OR). Diese Regelungen werden jedoch von einer Vielzahl von Spezialgesetzen und internationalen Konventionen überlagert, die den Bestimmungen des OR vorgehen. Historisch bedingt gelten für jedes Verkehrsmittel eigene Bestimmungen. 42

I. Binnentransporte

Für inländische Transporte ist zunächst das Transportgesetz zu erwähnen, welches Gütertransporte durch öffentliche Transportmittel regelt.[125] Dessen Bestimmungen sind für den bestellten Güterverkehr zwingend, für den nicht bestellten Verkehr dispositiver Natur mit Ausnahme der Vorschriften über die Haftung und den Rechtsweg (Art. 1 Abs. 2^{bis} und 2^{ter} TG). 43

Für Lufttransporte kommt die Verordnung über den Lufttransport (LTrV),[126] für Schiffstransporte kommen das Seeschifffahrtsgesetz (SSG)[127] und die Seeschifffahrtsverordnung (SSV)[128] zur Anwendung.

II. Grenzüberschreitende Transporte

Für grenzüberschreitende Gütertransporte gelten für jeden Verkehrsträger eigene Rechtsregeln internationaler Konventionen. Diese wurden bereits im letzten Jahrhundert[129] und in Bezug auf den Schienenverkehr[130] gar im vorletzten Jahrhundert ge- 44

122 Vgl. Art. 12 Landesverkehrsabkommen und Art. 15 Luftverkehrsabkommen.

123 Vgl. Art. 4 Abs. 1 Revidierte Rheinschifffahrts-Akte. Vgl. zur Schifffahrt auf dem Rhein in diesem Band Vogel/Hartmann/Schib, Schifffahrtsrecht, Rz. 63 ff. und insbesondere Rz. 70 (§ 3 I.).

124 Vgl. Rz. 22.

125 Zum Geltungsbereich vgl. Rz. 14 ff.

126 SR 748.411.

127 Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter schweizerischer Flagge, SR 747.30; gemäss Art. 127 dieses Gesetzes gelten die Bestimmungen zu den Verträgen auch für die Binnenschifffahrt.

128 SR 747.301.

129 Die Haager-Regeln für den internationalen Seeverkehr stammen aus dem Jahre 1924, SR 0.747.354.11; das Warschauer Abkommen für den internationalen Luftverkehr von 1929, SR 0.748.410; die CMR für den internationalen Strassentransport von 1956, SR 0.741.611.

130 Für die Eisenbahnen bestand in Europa seit 1880 das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr (sog. Berner Konvention); vgl. dazu Spera, Einführung, S. B.27.

schlossen und haben den Bedürfnissen des Handels entsprechend vereinheitlichte Regelungen namentlich in Bezug auf den Abschluss des Transportvertrages, die Beförderungspapiere und die Haftung eingeführt.

45 Unter den vielen internationalen Konventionen ist auf die folgenden, von der Schweiz ratifizierten Abkommen hinzuweisen: Für den Schienengüterverkehr gelten die einheitlichen Rechtsregeln über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), die einen Anhang zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) bilden.[131] Für den Strassenverkehr gilt das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR),[132] für Lufttransporte das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen)[133] und gegenüber gewissen Staaten das Warschauer Abkommen[134] (gegebenenfalls mit Zusatzprotokollen), für Seetransporte das Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente (inkl. der Änderungen und Ergänzungen), sog. Haager-Visby-Regeln.[135] Die Abkommen für die Luft- und Seetransporte wurden auch von einer Vielzahl von Staaten ausserhalb Europas ratifiziert.

III. Multimodaltransporte

46 Ein multimodaler Transport liegt vor, wenn aufgrund eines durchgehenden Frachtvertrages die Güter vom Abgangs- zum Bestimmungsort mit mindestens zwei verschiedenen Beförderungsmitteln befördert werden (teilweise auch als gemischte Beförderung bezeichnet).[136] Wurden früher die Transporte mehrheitlich durch ein Transportmittel ausgeführt, so hat seit dem Aufkommen der Container in den 60er-Jahren des letzten Jahrhunderts der multimodale Verkehr stetig zugenommen. Mit der Verlagerungspolitik des Bundes wird der kombinierte Strassen-/Schienenverkehr zur Entlastung der Strassen bewusst gefördert.
Die internationalen Konventionen stammen in der Regel aus einer Zeit, in welcher die Güter im Allgemeinen noch mit einem Beförderungsmittel befördert worden sind und tragen Multimodaltransporten kaum Rechnung. Im Zusammenhang mit gemischten Beförderungen haben sich schwierige Auslegungsfragen ergeben, welche Regelungen zur Anwendung kommen. Unter der Federführung der Vereinten Nationen ist im Jahre

131 SR 0.742.403.12; zum COTIF vgl. in diesem Band STÜCKELBERGER/HALDIMANN, Schienenverkehrsrecht, Rz. 214ff. (§ 22 V.).
132 SR 0.741.611.
133 SR 0.748.411.
134 SR 0.748.410 (Zusatzprotokolle 0.748.410.1–0.748.410.4 und 0.748.410.6).
135 SR 0.747.354.11 (Zusatzprotokolle 0.747.354.111 und 0.747.354.112). Neben den Haager-Visby-Regeln bestehen im Seeverkehr die Regeln gemäss dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 31. März 1987 über die Beförderung von Gütern auf See (Hamburger Regeln). Die Schweiz hat diese jedoch nie ratifiziert. Vgl. hinsichtlich der Haager-Visby- und den Hamburger Regeln, VON ZIEGLER, Seefrachtrecht, N 40ff. und 110ff. Die Hamburger Regeln sind über www.uncitral.org abrufbar.
136 Vgl. dazu die Definition gemäss Art. 1 der Konvention der Vereinten Nationen über den Multimodaltransport von Gütern.

1980 eine Konvention über den internationalen multimodalen Transport von Gütern verabschiedet worden.[137] Mit dieser Konvention sollte der Frachtvertrag für die gesamte Beförderungsstrecke einem einheitlichen System unterstellt werden. Die Konvention ist jedoch mangels ausreichender Ratifikationen nie in Kraft getreten.[138]

Die internationalen Konventionen jüngeren Datums enthalten Regelungen hinsichtlich des gemischten Verkehrs. So sieht beispielsweise das Montrealer Übereinkommen vor, dass es auch bei gemischten Beförderungen auf die Luftstrecke anwendbar ist.[139] Die CIM sieht vor, dass sie bei Vorliegen eines durchgehenden Transportvertrages auf die gesamte Strecke inkl. Vorläufe im Binnenverkehr anwendbar ist.[140] 47

Viele Konstellationen von gemischten Beförderungen sind durch die Konventionen jedoch nicht geregelt. So insbesondere die gemischten Beförderungen Strasse/See. Welche Regeln bei diesen Beförderungen gelten, ist umstritten und wird in den Mitgliedsstaaten nicht einheitlich gehandhabt.[141] Die herrschende Meinung in der deutschsprachigen Literatur tendiert dazu, dass diese Beförderungen von keiner internationalen Konvention erfasst sind und unterstellt sie damit dem anwendbaren nationalen Recht und den getroffenen vertraglichen Vereinbarungen.[142] Das nationale Recht enthält jedoch nicht immer geeignete Regelungen für gemischte Beförderungen, so dass vertragliche Vereinbarungen empfehlenswert sind.[143] 48

§ 10 Transportverträge

I. Vorbemerkungen

Die Transportverträge sind privatrechtlicher Natur, auch wenn sie mit Unternehmen des Bundes geschlossen werden.[144] Die Vertragsfreiheit ist jedoch in verschiedenen 49

137 United Nations Convention on International Multimodal Transports of Goods (Genf, 24. Mai 1980).

138 Vgl. zum Stand der Ratifikationen: http://untreaty.un.org.

139 Vgl. Art. 38 Montrealer Übereinkommen.

140 Vgl. Art. 1 § 3 CIM; vgl. HERBER, S. 439. Teilweise gilt die CIM auch in Verbindung mit Seeverkehr, allerdings nur in Kombination mit eingetragenen Linien, vgl. Art. 1 § 4 CIM.

141 Vgl. dazu beispielsweise KOLLER, TranspR 2–2003, S. 49.

142 Vgl. dazu beispielsweise VON ZIEGLER, Transportverträge, S. 260 f.; ERBE/SCHLIENGER, S. 425; HERBER, S. 439; Gegner einer Anwendung der CMR von Gesetzes wegen auf Teilstrecken eines Multimodalvertrages: KOLLER, TranspR 2–2003, S. 45 ff.; Botschaft zur CMR, BBl 1969 I 778 f.; Befürworter: Court of Appeal (2002), EWCA Civ 350, *Quantum Corporation Inc. And Others v. Plane Trucking Limited and Others;* HAAK/HOEKS, S. 95; eine Spezialregelung gilt jedoch für den Huckepackverkehr, vgl. Art. 2 CMR; vgl. zur Ablehnung der Haager-Visby-Regeln auf die Seeteilstrecke von Gesetzes wegen bei einer multimodalen Beförderung: DREWS, S. 12, 14.

143 Das schweizerische Recht enthält keine speziellen Bestimmungen für den Multimodaltransport. Es gelten damit die allgemeinen frachtrechtlichen Bestimmungen. Im deutschen HGB wurden für den Multimodaltransport spezielle Regelungen geschaffen, vgl. §§ 452 a–d HGB. Vertragliche Regelungen in Form von allgemeinen Geschäftsbedingungen enthält beispielsweise die FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, abrufbar unter www.unece.org/etrades/unedocs.

144 Vgl. beispielsweise Art. 11 PG; Art. 50 TG.

Punkten aufgrund von spezialgesetzlichen Regelungen oder internationalen Konventionen eingeschränkt oder gar aufgehoben.

50 Eine Beförderungs- und Tarifpflicht ist für Gütertransporte grundsätzlich nicht vorgesehen.[145] Eine Ausnahme besteht derzeit noch für den vom Bund bestellten Schienengüterverkehr.[146] Durch das Gütertransportgesetz soll auch für diesen Bereich die Transport- und Tarifpflicht entfallen.[147] Eine Transportpflicht kann sich dann allerdings aus einer mit dem Bund geschlossenen Leistungsvereinbarung ergeben.[148] Eine Beförderungspflicht besteht schliesslich für die von der Post erbrachten Beförderungen (Universaldienste).[149]

II. Frachtvertrag und Abgrenzungen

51 Mit einem *Transport- oder Frachtvertrag* verpflichtet sich der Beförderer, Güter gegen die Entrichtung eines Entgelts (= Fracht) zu befördern.[150] Je nach dem zu verwendenden Transportmittel liegt ein Seefracht-, Luftfracht-, Strassentransport-, Schienentransport- oder ein gemischter bzw. Multimodalvertrag vor.

52 Vom Frachtvertrag zu unterscheiden ist der *Speditionsvertrag*. Bei diesem besorgt der Spediteur gegen Vergütung die Versendung von Gütern in eigenem Namen, aber auf Rechnung des Auftraggebers.[151] Der Spediteur transportiert grundsätzlich nicht selber, sondern schliesst für die Rechnung des Auftraggebers Frachtverträge mit Transportunternehmen und fungiert in diesen als Absender. Seine Tätigkeit ist eine vermittelnde. Die Tätigkeit des Spediteurs nähert sich jedoch der Tätigkeit des Frachtführers an, insbesondere wenn der Spediteur ausnahmsweise selber transportiert (Selbsteintritt des Spediteurs), die Spedition zu fixen Preisen ausführt[152] oder eine Sammelladung[153] befördern lässt. Gemäss schweizerischem Obligationenrecht haftet der Spediteur wie ein Frachtführer für die von ihm veranlasste Ausführung des Transportes.[154] In den AGB

145 Vgl. Art. 1 Abs. 2 TG.

146 Vgl. Art. 1 Abs. 2 TG.

147 Vgl. Botschaft Güterverkehrsvorlage, BBl 2007 4471 f. (vgl. zur Güterverkehrsvorlage in diesem Band STÜCKELBERGER/HALDIMANN, Schienenverkehrsrecht, Rz. 188 ff. [§ 21 III.]). Auch im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr besteht keine Transportpflicht mehr, vgl. dazu CIM, Anhang B zum COTIF.

148 Vgl. beispielsweise die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2007–2010, BBl 2006 9827 ff.

149 Vgl. Art. 2 PG und die Botschaft zum Postgesetz, BBl 1996 III 1270.

150 Vgl. beispielsweise Art. 440 OR; Art. 101 Abs. 1 SSG; Art. 28 Abs. 1 TG; Art. 6 § 1 CIM; vgl. BSK OR I-STAEHELIN, Art. 440 N 1; VON ZIEGLER/MONTANARO, Art. 440 N 1.

151 Vgl. Art. 439 OR; vgl. BSK OR I-STAEHELIN, Art. 439 N 1 ff.

152 Eine Spedition zu fixen Preisen liegt vor, wenn der Spediteur für den von ihm zu veranlassenden Transport von Anfang an einen festen Preis mit dem Auftraggeber vereinbart. Sein Provisionsanspruch fällt dann dahin. Vgl. BGE 132 III 626.

153 Eine Sammelladung liegt vor, wenn der Spediteur keine einzelnen Stückgüter versendet, sondern mehrere Aufträge konsolidiert und ganze Wagenladungen versendet, vgl. VON ZIEGLER/MONTANARO, Art. 457 N 19.

154 Vgl. Art. 457 OR; vgl. VON ZIEGLER/MONTANARO, Art. 457 N 1 ff.; BSK OR I-STAEHELIN, Art. 457 N 1 ff.

der Spediteure wird diese Haftung jedoch regelmässig auf die Haftung für gehörige Auswahl und Instruktion der Frachtführer beschränkt.[155]

Vom Frachtvertrag abzugrenzen ist auch der *Chartervertrag*. Solche Verträge werden vor allem im Seeverkehr geschlossen. Ein Chartervertrag liegt vor, wenn der Raumgehalt eines bestimmten Seeschiffes ganz oder teilweise für eine bestimmte Zeit (Zeitcharter) oder für eine oder mehrere bestimmte Seereisen (Reisecharter) gegen Leistung einer Vergütung zur Verfügung gestellt wird.[156] 53

Die Unterscheidung zwischen Transport-, Speditions- und Chartervertrag ist von Bedeutung, da unterschiedliche Rechtsregeln zur Anwendung gelangen. So gelten insbesondere die internationalen Konventionen mit ihren zwingenden Bestimmungen weder für Charterverträge noch für Speditionsverträge (mit Ausnahme der Spedition zu fixen Preisen, des Selbsteintritts oder der Sammelladung).[157] 54

III. Vertragsschluss

Transportverträge werden grundsätzlich durch gegenseitige übereinstimmende Willenserklärungen ohne weitere formelle Voraussetzungen geschlossen (Konsensualkontrakt). Eine Ausnahme besteht derzeit noch für Transportverträge gemäss Transportgesetz. Diese gelten erst dann als geschlossen, wenn neben einer gegenseitigen übereinstimmenden Willenserklärung auch die Übernahme des Gutes mit der Transporturkunde erfolgt ist (Realkontrakt).[158] Die Transporturkunde hat bei diesen Verträgen noch konstituierende Bedeutung.[159] Mit der Güterverkehrsvorlage und der Schaffung des Gütertransportgesetzes soll dies geändert und der Vertrag im Einklang mit der internationalen Eisenbahnbeförderung (CIM) als Konsensualvertrag ausgestaltet werden.[160] 55

Die Transportverträge kommen häufig unter Einbezug von allgemeinen Geschäftsbedingungen zustande. Nationale und internationale Verbände der Transport- und Speditionsunternehmen haben für ihre Mitglieder allgemeine Geschäftsbedingungen erlassen, welche häufig verwendet werden.[161] Mit der Auftragsbestätigung wird jeweils auf 56

155 Vgl. beispielsweise AB SPEDLOGSWISS, Art. 21, abrufbar unter www.spedlogswiss.com.

156 Vgl. Art. 94 SSG; vgl. zum Chartervertrag PUTTFARKEN, N 331 ff.; TODD, N 1.1 ff.

157 Vgl. beispielsweise KOLLER, Art. 1 CMR N 2; HERBER/PIPER, Art. 1 CMR N 24 ff.; BGE 132 III 626, 633.

158 Vgl. Art. 28 Abs. 2 TG.

159 Vgl. Botschaft Transportgesetz, BBl 1993 II 189.

160 Vgl. Art. 9 Abs. 2 E-GüTG; Botschaft Güterverkehrsvorlage, BBl 2007 4471 f. (vgl. zur Güterverkehrsvorlage in diesem Band STÜCKELBERGER/HALDIMANN, Schienenverkehrsrecht, Rz. 180 [§ 21 III.]).

161 Vgl. beispielsweise die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (ASTAG). Da die Spediteure teilweise als Frachtführer agieren, können auch die Allgemeinen Bedingungen der Spediteurverbände zur Anwendung gelangen: Vgl. die Allgemeinen Bedingungen des Verbands schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen: AB SPEDLOGSWISS, abrufbar unter www.spedlogswiss.com; die Allgemeinen deutschen Spediteurbedingungen (ADSp), abrufbar unter www.spediteure.de; Allgemeine Geschäftsbedingungen des internationalen Spediteurverbands FIATA, beispielsweise die FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, die Allgemeine Geschäftsbedingungen enthält, abrufbar unter www.unece.org/etrades/unedocs.

die Allgemeinen Geschäftsbedingungen Bezug genommen. Hat der Versender die Möglichkeit, sich von deren Inhalt Kenntnis zu verschaffen, so können die AGB von der Gegenseite auch stillschweigend akzeptiert werden.[162]
Die AGB dürfen zwingende Bestimmungen des nationalen und internationalen Rechts nicht unterlaufen. Tun sie dies, ist die diesbezügliche Klausel nichtig. Die Beförderungsbedingungen der konzessionierten schweizerischen Luftfahrtunternehmen bedürfen gar der Genehmigung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt.[163] Diese wird nur erteilt, sofern die Beförderungsbestimmungen nicht den zwingenden Bestimmungen des schweizerischen Rechts oder den für die Schweiz geltenden völkerrechtlichen Verträgen widersprechen.

IV. Vertragsparteien

57 Der Transportvertrag wird zwischen dem Absender und dem Frachtführer geschlossen. Ist der Empfänger ein Dritter, liegt ein Vertrag zu Gunsten Dritter vor.[164] Dem Empfänger steht insbesondere das Recht auf Auslieferung des Guts zu. Der Empfänger ist in der Regel ab dem Zeitpunkt der Übergabe des Frachtbriefes berechtigt, über das Gut zu verfügen und kann Weisungen erteilen. Der Frachtbrief wird im Allgemeinen nach Ankunft des Guts übergeben.[165] Je nach den Umständen oder den Vereinbarungen kann aber auch vorher ein Dispositionsrecht des Empfängers bestehen.[166] Bei Seetransporten kann der Empfänger ab dem Zeitpunkt der Übergabe des Konnossements über die Ware verfügen, sofern er aus dem Konnossement berechtigt ist.[167] Die Übergabe des Konnossements erfolgt in der Regel nach Vertragschluss und vor der Ankunft des Guts.

58 Im Schadensfalle stehen dem Empfänger gegenüber dem Frachtführer selbstständige Forderungsrechte aus dem Frachtvertrag zu,[168] dies im Gegensatz zum Speditionsvertrag, bei welchem dem Empfänger solche Befugnisse von Gesetzes wegen nicht zukommen.

---

162 Vgl. BGE 77 II 154, 156 (betreffend stillschweigender Einbezug von AGB des schweizerischen Spediteurverbands). Vgl. zur Problematik des stillschweigenden Einbezugs von AGB BK-Kramer, Art. 1 OR N 192 ff. und Art. 6 OR N 108 ff.

163 Vgl. Art. 4 LTrV; Vgl. dazu Dettling-Ott, S. 93.

164 Vgl. von Ziegler/Montanaro, Art. 440 N 5; BSK OR I-Staehelin, Art. 440 N 1.

165 Vgl. Art. 34 TG; Art. 2 LTrV i.V.m. Art. 13 Abs. 3 Montrealer Übereinkommen; Art. 13 WA; Art. 13 Abs. 1 CMR.

166 Vgl. Art. 443 OR; vgl. auch Art. 18 CIM, der Empfänger ist grundsätzlich schon vor der Ausstellung des Frachtbriefes befugt, den Vertrag zu ändern, sofern dies der Absender nicht ausschliesst.

167 Ein Original des Konnossements geht vom Versender an den Empfänger. Dies geschieht vor der Ankunft des Guts. Vgl. Puttfarken, 2. Kapitel, N 90 ff.

168 Vgl. Art. 43 lit. d TG; Art. 13 Abs. 1 CMR; Art. 2 LTrV i. V. m. Art. 13 Abs. 3 und 14 Montrealer Übereinkommen.

V. Transportpapiere

Für grenzüberschreitende Beförderungen ist in den internationalen Konventionen vorgesehen, dass für jeden Transport ein Frachtbrief auszustellen ist.[169] Dies gilt teilweise auch für inländische Beförderungen.[170] Die Transportpapiere haben jedoch in der Regel keine konstituierende Bedeutung für den Vertrag.[171] Eine Ausnahme davon besteht für die Transportverträge gemäss Transportgesetz.[172] 59

Der Frachtbrief liefert den widerlegbaren Beweis über den geschlossenen Frachtvertrag und die Übernahme der Güter in vermerkter Zahl, Gewicht und in äusserlich gutem Zustand. Für die verschiedenen Transportarten gibt es verschiedene Frachtbriefe und die Angaben in den Frachtbriefen variieren teilweise.[173] Im Allgemeinen enthält der Frachtbrief Angaben über den Versender, den Beförderer und den Empfänger, den Ort der Übernahme des Gutes, den vorgesehenen Ort der Ablieferung des Guts, Bezeichnung des Guts und Art der Verpackung, Anzahl, Zeichen und Nummern der Frachtstücke, Rohgewicht sowie bei internationalen Beförderungen Wertangaben und Weisungen für die zollamtliche Abfertigung.[174] Je nach Transportart kommen teilweise weitere Angaben dazu. Der Frachtbrief wird im Allgemeinen in dreifacher Ausfertigung erstellt, eine für den Absender, eine begleitet das Gut und wird bei Ankunft dem Empfänger ausgehändigt und eine für den Frachtführer.[175] 60

Der Frachtbrief ist kein Wertpapier und ist vom Konnossement, dem klassischen Seebeförderungspapier, abzugrenzen.[176] Im Unterschied zum Frachtbrief stellt das Konnossement ein Wertpapier dar, sofern es die zwingenden gesetzlich vorgesehenen Angaben enthält.[177] Ein Konnossement vertritt die Ware (Warenpapier) und durch dessen Übertragung[178] kann das Eigentum an den Waren übertragen werden.[179] Vom eigentlichen Konnossement ist das nicht handelbare Konnossement abzugrenzen, welchem keine Wertpapierqualität zukommt und welches im Grunde einen Frachtbrief darstellt. Im Seetransport werden häufig keine Konnossemente mehr ausgestellt, sondern See- 61

169 Vgl. beispielsweise Art. 4 CMR; Art. 4 Montrealer Übereinkommen; Art. 5 WA; Art. 6 § 2 CIM.

170 So beispielsweise gemäss Art. 6 Abs. 1 LTrV; grundsätzlich auch gemäss Art. 28 Abs. 2 TG (mit Ausnahmen).

171 Vgl. Art. 2 LTrV i.V.m. Art. 11 Montrealer Übereinkommen; Art. 115 Abs. 2 SSG; Art. 9 Abs. 2 E-GüTG; Art. 4 CMR; Art. 6 § 2 CIM.

172 Art. 28 Abs. 2 TG.

173 Als Beispiele für Frachtbriefe können genannt werden: Seefrachtbrief, Luftfrachtbrief, Bahnfrachtbrief, CMR-Frachtbrief oder ein Combined oder Multimodal Transport Document für den kombinierten Transport.

174 Vgl. beispielsweise Art. 6 LTrV; Art. 6 CMR; Art. 7 CIM; Art. 5 Montrealer Übereinkommen; Art. 8 WA.

175 Vgl. Art. 5 Abs. 1 CMR; Art. 7 Montrealer Übereinkommen; Art. 6 WA; gemäss Art. 6 § 4 CIM Ausfertigung nur im Doppel, gemäss TG nur einfache Ausfertigung.

176 Vgl. BSK OR I-Staehelin, Art. 443 N 4.

177 Vgl. hinsichtlich der zwingenden Angaben Art. 1153 OR. Vgl. zum Konnossement im Allgemeinen Puttfarken, N 75 ff.; Gaskell/Baatz, 1.6.1.1 ff.

178 Das Konnossement kann auf den Namen, an Order oder auf den Inhaber ausgestellt werden (vgl. Art. 1153 OR). Für die Übertragung sind die wertpapierrechtlichen Bestimmungen massgebend.

179 Vgl. Art. 116 SSG i.V.m. Art. 925 ZGB; vgl. BSK OR I-Staehelin, Art. 443 N 20 ff.

frachtbriefe.[180] Diesfalls kommen dann die Haager-Visby-Regeln nicht zur Anwendung.[181]

VI. Gefahrguttransporte

62 Besondere Bestimmungen gelten für die Beförderung von Gefahrgütern.[182] Gewisse Güter sind vom Transport aufgrund ihrer Gefährlichkeit ganz ausgeschlossen. Andere gefährliche Güter dürfen zwar transportiert werden, beim Transport sind jedoch verschiedene Bedingungen einzuhalten.

63 Es bestehen umfassende internationale Regelungswerke, die detaillierte Vorschriften zur Verpackung, Klassifizierung mittels Gefahrgutklassen, Kennzeichnung, Dokumentation und den Umgang mit Gefahrgut während dem Transport enthalten. Erwähnt seien hier das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR)[183] und die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), Anhang C zum COTIF.[184] Für den Lufttransport gelten die Bestimmungen im Anhang 18 des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt.[185] Basierend auf dieser Grundlage hat die IATA detaillierte Gefahrgutvorschriften (IATA-DGR) erlassen. Soweit diese über den Anhang 18 des erwähnten Übereinkommens hinausgehen, kommt ihnen zwar keine Rechtsverbindlichkeit zu; sie werden jedoch von den Fluggesellschaften befolgt. Im Seeverkehr hat die Internationale Schifffahrts-Organisation (IMO) den IMDG-Code erlassen, welcher für Staaten, die das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS)[186] unterzeichnet haben, verbindlich ist.[187]

64 Der Schweizer Gesetzgeber hat die internationalen Gefahrgutregelungen auch für die inländischen Transporte als anwendbar erklärt, so dass für alle Transporte die gleichen Regelungen gelten.[188] Unternehmen, die gefährliche Güter versenden, verpacken oder

---

180 Die Unterscheidung erfolgt durch die Bezeichnungen im Dokument selber. Seefrachtbriefe werden als nicht handelbar bezeichnet (non-negotiable) und Konnossemente als handelbar (negotiable). Konnossemente werden teilweise auch als Dokumente zur Erfüllung von Akkreditiv-Vereinbarungen verwendet; vgl. PUTTFARKEN, N 128 ff.

181 So die herrschende Meinung, vgl. VON ZIEGLER, Transportverträge, S. 225; PUTTFARKEN, N 128; HIGGS/HUMPHREYS, 1.7.3.1.4 Fn. 4.

182 Vgl. dazu auch in diesem Band STÜCKELBERGER/HALDIMANN, Schienenverkehrsrecht, Rz. 121 f. (§ 13 V.).

183 SR 0.741.621.

184 SR 0.742.403.1; zum COTIF vgl. in diesem Band STÜCKELBERGER/HALDIMANN, Schienenverkehrsrecht, Rz. 214 ff. (§ 22 V.).

185 SR 0.748.0.

186 SR 0.747.363.33; für die Beförderung auf dem Rhein gilt die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR), SR 747.224.141.

187 Vgl. zu den Sicherheitsstandards der IMO VON ZIEGLER, Seefrachtrecht, N 228 ff.; PUTTFARKEN, N 782; vgl. zu den internationalen Organisationen im Verkehrsrecht in diesem Band KAUFMANN, Internationales Verkehrsrecht, Rz. 63 ff.

188 Vgl. Art. 16 LTrV; Art. 4 SDR; Art. 1 der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter zur See; Art. 18 Abs. 1 TGV; Art. 1 RSD, welche mit wenigen Abweichungen die Bestimmungen der RID auch für nationale Beförderungen als anwendbar erklärt.

befördern, müssen einen oder mehrere Gefahrgutbeauftragte benennen, welche die Beförderung gefährlicher Güter überwachen und eine spezielle Ausbildung dafür vorweisen müssen.[189]

§ 11 Haftung und Rechtsschutz

I. Vorbemerkungen

Schwerpunkt der spezialgesetzlichen Regelungen und internationalen Konventionen bilden die Haftungsbestimmungen. Diese sind teilweise zwingend oder nur im Sinne einer Erweiterung, nicht jedoch im Sinne einer Einschränkung der Haftung abänderbar.[190] Jede Konvention und jedes Spezialgesetz enthält eigene, von den anderen Gesetzen und Konventionen abweichende Haftungsbestimmungen. Die Haftungsvoraussetzungen sind im Einzelfall je nach dem anwendbaren Recht zu prüfen. Gewisse allgemeine Grundsätze lassen sich dennoch aufzeigen. 65

II. Güter- und Verspätungsschäden

Der Frachtführer haftet ab der Übernahme des Gutes bis zu dessen Ablieferung für Güter- und Verspätungsschäden.[191] Für weitere Schäden besteht überwiegend keine Haftung.[192] Wird das Gut, während es sich in der Obhut des Frachtführers befindet, beschädigt, so wird vermutet, dass der Schaden durch den Transport verursacht worden ist.[193] Der Frachtführer kann sich aber unter gewissen Umständen von dieser Haftung befreien, sofern er beweist, dass der Schaden auf eine andere Ursache zurückzuführen ist.[194] Im Grunde besteht damit eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast, vom Bundesgericht und der Lehre wird diese auch als gemilderte Kausalhaftung bezeichnet.[195] Diese strenge Haftung wird abgemildert, indem sie in der Höhe begrenzt ist. Die Haftungslimiten variieren stark nach der anwendbaren Rechtsgrundlage. 66

189 Vgl. dazu die Gefahrgutbeauftragtenverordnung, SR 741.622.

190 Vgl. Art. 1 Abs. 2[ter] und Art. 42 TG; vgl. Art. 2 LTrV i. V. m. Art. 26 Montrealer Übereinkommen; Art. 117 SSG (mit wenigen Ausnahmen für eine Abänderung der Haftung); Art. 3 Ziff. 8 Haager-Visby-Regeln; Art. 47 Montrealer Übereinkommen.

191 Vgl. Art. 447 und 448 OR; Art. 9 LTrV; Art. 103 SSG; Art. 39 TG; Art. 17 CMR; Art. 23 CIM; Art. 18 Montrealer Übereinkommen. Vgl. zur Haftung bei Luftbeförderungen in diesem Band Dettling-Ott/Haldimann, Luftverkehrsrecht, Rz. 108 ff. (§ 14).

192 So ausdrücklich Art. 105 Abs. 2 SSG; Art. 34 und 36 TV; Art. 23 Abs. 4 CMR, Art. 30 und 32 CIM. Gemäss Art. 447 OR besteht bei totalem Verlust des Guts keine Haftung für weitere Schäden, bei nur teilweisem Verlust, bei Beschädigung oder Verspätung nach Art. 448 OR hingegen schon, allerdings ist der Gesamtschaden begrenzt auf den Warenwert der Fracht; vgl. dazu von Ziegler/Montanro, Art. 448 N 7; BSK OR I-Staehelin, Art. 448 N 3.

193 Vgl. Art. 447 Abs. 1 OR; vgl. Art. 39 Abs. 1 und 3 TG; Art. 9 Abs. 1 LTrV; Art. 103 SSG; Art. 23 CIM.

194 Vgl. Art. 447 Abs. 1 OR; Art. 39 Abs. 2 und 3 TG; Art. 9 Abs. 3 LTrV; Art. 103 und 104 SSG; Art. 23 CIM.

195 Vgl. BGE 103 II 59, 61; 102 II 256, 260; BSK OR I-Staehelin, Art. 447 N 1; BK-Gautschi, Art. 447 OR N 2.

III. Haftungslimiten

67 Bei Verlust der Güter ist der volle Wert des Frachtguts zu ersetzen, bei Beschädigung der Wert des beschädigten Guts.[196] Die Spezialgesetze und internationalen Konventionen sehen jedoch Haftungsobergrenzen vor. Demgemäss wird der volle Wert des Frachtguts nur entschädigt, sofern er den Haftungshöchstbetrag nicht übersteigt. Gemäss OR besteht die Haftung im Umfang des vollen Frachtwerts; für die Mehrheit der Transporte werden jedoch über die AGB der Frachtführer und Spediteure Limiten in Anlehnung an die internationalen Konventionen vereinbart.

68 Für grenzüberschreitende Strassentransporte beträgt die Haftung gemäss CMR maximal 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR)[197]/kg, was aufgrund der AGB der Frachtführer und der Spediteure in der Regel auch für Binnenstrassentransporte gilt.[198] Für Lufttransporte beträgt gemäss LTrV und dem Montrealer Übereinkommen die Limite maximal 17 SZR/kg, was gemäss E-GütG und der CIM auch für Schienentransporte gilt.[199] Gemäss Transportgesetz beträgt die Haftung bei vollständigem Verlust höchstens CHF 150/kg.[200] Nach der Seeschifffahrtsverordnung und den Haager-Visby-Regeln beträgt die maximale Haftung für Güterschäden bei Seetransporten nur gerade 2 SZR/kg oder 666.67 SZR je Beförderungseinheit.[201]

69 Die verschiedenen Haftungslimiten können zu Problemen führen, insbesondere dann, wenn für die einzelnen Streckenabschnitte verschiedene Regeln zur Anwendung kommen und nicht nachgewiesen werden kann, auf welchem Streckenabschnitt der Schaden eingetreten ist.[202]

70 Für Verspätungsschäden haftet der Frachtführer gemäss OR nur, aber immerhin, im Umfang des Werts des Frachtguts.[203] Für den grenzüberschreitenden Strassentransport gilt als Haftungsobergrenze der Wert der Fracht, was für den Binnentransport häufig

---

196 Vgl. beispielsweise Art. 447 und 448 OR; Art. 105 SSG; Art. 23 CMR; Art. 30 CIM. Der Wert bestimmt sich je nach anwendbarer Rechtsgrundlage nach dem Wert am Ort der Übernahme oder am Ort der Ablieferung der Güter.

197 Ein Sonderziehungsrecht ist eine Recheneinheit des Internationalen Währungsfonds, die sich auf vier wichtige Weltwährungen abstützt und deren Wert täglich festgesetzt wird. Ein Sonderziehungsrecht betrug im Jahre 2007 umgerechnet im Schnitt rund CHF 1.80.

198 Vgl. Art. 23 CMR; vgl. beispielsweise die AB SPEDLOGSWISS, Art. 22, abrufbar unter www.spedlogswiss.com.

199 Vgl. Art. 9 Abs. 2 LtrV; Art. 22 Abs. 3 Montrealer Übereinkommen; Art. 9 E-GütG verweist auf die CIM; Art. 30 CIM.

200 Vgl. Art. 34 TV.

201 Vgl. Art. 44 SSV; Art. 4 Ziff. 5 lit. a Haager-Visby-Regeln. Für die Rheinschifffahrt gelten besondere Regelungen. Vgl. zur Rheinschifffahrt in diesem Band VOGEL/HARTMANN/SCHIB, Schifffahrtsrecht, Rz. 63 ff. (§ 3 I.).

202 Bei gemischten Beförderungen sehen die allgemeinen Geschäftsbedingungen dazu spezielle Regelungen vor. Vgl. beispielsweise die FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (abrufbar unter www.unece.org/etrades/unedocs), welche generell die tiefe Limite der Haager-Visby-Regeln für gemischte Beförderungen vorsieht, es sei denn, es kann nachgewiesen werden, auf welchem Streckenabschnitt der Schaden eingetreten ist, dann gilt die Limite des betreffenden Streckenabschnitts, welche anwendbar wäre, wenn für diesen Streckenabschnitt ein separater Vertrag geschlossen worden wäre.

203 Vgl. Art. 448 OR; VON ZIEGLER/MONTANARO, Art. 448 N 12; BSK OR I-STAEHELIN, Art. 448 N 4.

aufgrund von AGB ebenfalls gilt.[204] Bei Lufttransporten beträgt die maximale Haftung gemäss Montrealer Übereinkommen und LTrV 17 SZR/kg;[205] für Schienentransporte gemäss E-GütG und CIM maximal den vierfachen Wert der Fracht;[206] gemäss Transportgesetz höchstens CHF 2000.– pro Wagen und CHF 500.– je Stückgutsendung.[207] Für Seetransporte gilt das anwendbare nationale Recht, für die Schweiz das OR, da weder das SSG noch die Haager-Visby-Regeln eine diesbezügliche Regelung enthalten.[208]

Die Limiten gelten in der Regel nicht, wenn der Frachtführer den Schaden durch eine bestimmte Art eines qualifizierten Verschuldens verursacht hat.[209] Die Regelungen in den Spezialgesetzen und den internationalen Konventionen variieren auch in diesem Punkt. In der Regel entfallen die Limiten bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Verursachung des Schadens. Eine Ausnahme davon gilt bei Lufttransporten gemäss Montrealer Übereinkommen und LtrV, bei welchen die Limiten auch bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit zur Anwendung kommen.[210] 71

Die Auslegung der internationalen Konventionen durch die Mitgliedsstaaten ist hinsichtlich der Durchbrechung der Haftungslimiten nicht einheitlich.[211] Dies hat dazu geführt, dass im Schadensfall teilweise ein «forum running» an ein für die eigene Position günstiges Gericht betrieben wird.[212] 72

IV. Anzeigepflichten und Verjährung

Gemäss den Spezialgesetzen und den internationalen Konventionen ist im Falle eines Schadens oder einer Verspätung innert kurzer Frist dem Frachtführer Schadensanzeige zu erstatten. Wird die Anzeigefrist versäumt, können entweder keine Ansprüche mehr gestellt werden oder teilweise nur unter erschwerter Beweisführung. Die Anzeigefristen variieren; bei erkennbaren Mängeln muss ein Vorbehalt sofort angebracht werden und bei äusserlich nicht erkennbaren Mängeln innert weniger Tage und bei Verspätungen innert weniger Wochen eine Anzeige erfolgen.[213] 73

Die Spezialgesetze und Konventionen enthalten Verjährungs- oder Verwirkungsfristen. Im Vergleich mit der allgemeinen 10-jährigen Verjährungsfrist sind diese kurz. Die Verjährungs- oder Verwirkungsfristen betragen in der Regel ein[214] oder zwei[215] Jahre. 74

---

204 Fracht = Frachtlohn; vgl. Art. 23 CMR; vgl. beispielsweise AB SPEDLOGSWISS, Art. 22.

205 Vgl. Art. 10 Abs. 2 lit. c LTrV; Art. 22 Abs. 3 Montrealer Übereinkommen. Vgl. dazu in diesem Band DETTLING-OTT/HALDIMANN, Luftverkehrsrecht, Rz. 119 (§ 14 III.).

206 Fracht = Frachtlohn; Art. 9 E-GütG verweist auf die CIM; Art. 33 Abs. 1 CIM.

207 Vgl. Art. 39 Abs. 1 TV.

208 Vgl. beispielsweise VON ZIEGLER, Transportverträge, S. 258.

209 Vgl. Art. 105a SSG; Art. 41 Abs. 2 TG; Art. 36 CIM; Art. 29 CMR.

210 Vgl. dazu LTrV und Montrealer Übereinkommen.

211 Vgl. dazu die Rechtsprechung zu Art. 29 CMR; Vgl. dazu HERBER/PIPER, Art. 29 N 4 ff; FREMUTH/THUME, Art. 29 N 4 ff.; KOLLER, Art. 29 N 4 ff.; TUMA, TranspR 9-2007, S. 333 ff.

212 Dies ist vor allem bei den Transporten, die der CMR unterstehen, zu beobachten.

213 Vgl. Art. 452 OR; Art. 13 LtrV; Art. 45 TG; Art. 47 CIM; Art. 30 CMR; Art. 31 Montrealer Übereinkommen.

214 Einjährige Verjährungsfrist: Art. 454 Abs. 1 OR, vgl. dazu VON ZIEGLER/MONTANARO, Handkom-

V. Gerichtsbarkeit und Gerichtsstand

75 Vermögensrechtliche Ansprüche zwischen dem Absender/Empfänger und dem Transportunternehmen entscheiden die Zivilgerichte. Für Transporte mit privaten Verkehrsmitteln ist das offensichtlich. Es gilt jedoch auch bei Transporten mit öffentlichen Verkehrsmitteln.[216] Für die übrigen Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr gelten die Vorschriften und Zuständigkeiten gemäss Bundesverwaltungsrechtspflege.[217]

76 Die internationalen Konventionen enthalten eigene, zwingende Gerichtsstandsvorschriften.[218] Dies ist an sich ungewöhnlich und wurde so vorgesehen, damit durch die Wahl eines Gerichtsstandes eines Nichtvertragsstaates die Anwendung der zwingenden Haftungsbestimmungen nicht umgangen werden kann. Als spezielle Regelungen bleiben diese neben dem Lugano-Übereinkommen bestehen und können Zuständigkeiten an Orten begründen, an welchen gemäss LugÜ keine Zuständigkeit gegeben wäre.[219]

---

mentar Privatrecht, Art. 454 N 1 ff.; Art. 46 TG; Art. 87 Abs. 2 SSG; Art. 48 CIM (zwei Jahre bei absichtlicher oder grob fahrlässiger Verursachung des Schadens); Art. 32 CMR (bei Vorsatz oder dem Vorsatz nahe stehendes Verhalten: 3 Jahre); Art. 3 Ziff. 6 Haager-Visby-Regeln (wobei hier umstritten ist, ob es sich um eine Verjährungs- oder Verwirkungsfrist handelt, vgl. dazu VON ZIEGLER, Verjährung, S. 210).

215 Zweijährige Verwirkungsfrist für Lufttransporte: vgl. Art. 14 LTrV; Art. 35 Montrealer Übereinkommen; Art. 29 WA; vgl. DETTLING-OTT, S. 299.

216 Vgl. Art. 50 Abs. 1 TG; Art. 11 Abs. 1 E-GütG.

217 Vgl. Art. 50 Abs. 2 TG; Art. 11 Abs. 2 E-GütG.

218 Vgl. Art. 31 CMR; Art. 46 CIM; Art. 33 und 46 Montrealer Übereinkommen; PUTTFARKEN, S. 319 ff.

219 Vgl. Art. 57 Abs. 1 und 2 LugÜ und Urteil des EuGH vom 28. Oktober 2004, C-148/03, publiziert in TranspR 2004, S. 458 ff. Vgl. auch SHARIATMADARI, S. 105 ff.